

Rapport til eigarane 2022 - 2



Innholdsliste

1. Oppsummering	4
2. Trafikk og inntekter	7
1.1. Trafikk og inntekter første halvår, 2019-2022	7
1.2. Passeringar i Ferde sine prosjekt første halvår 2022 og 2021	8
1.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt første halvår 2022 og 2021	10
3. Fokusområde første halvår 2022	12
3.1. Prosjektøkonomien	12
3.2. Utanlandsinnkrevjing	14
3.3. Avhending av inkassoselskapet Demand Norge AS	16
4. Mandat og føringar	18
4.1. Mandat og føringar frå bompengereforma	18
4.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde	19
5. Nye rammevilkår	20
5.1. Samferdselsdepartementet si rolleavklaring i takstsaker	20
5.2. Beredskapstakstar i Ferde sitt område	20
5.3. Gass som ny takstklasse i takstgruppe 2	21
5.4. Tilskottet til reduserte bompengetakstar knytt til byvekstavtalane	21
5.5. KVVU for vegprising	22
6. Finans	23
6.1. Finans	23
6.2. Gjeld	23
6.3. Garantiar	24
6.4. Grøn finansiering	25
6.5. Overskotslikviditet	26
6.6. Finansiell risiko	26
6.7. Likviditetsrisiko	26
6.8. Rente og kreditt risiko	27
6.9. Marknad og utsikter	28
7. Utvikling og drift	29
7.1. Utviklingsoppgåver	29
7.2. Driftsoppgåver	31

7.3. Eventuelle framtidige prosjekt	34
7.4. Innkrevjing av bompengar på ferje	42
7.5. Eigarmøte	42
VEDLEGG: Prosjektøkonomi - trafikk og inntekter	43

1. Oppsummering

Trafikk og inntekter har no normalisert seg etter Corona- perioden. Trafikken er høgare eller om lag like høg som på same tid i 2019. Det er berre prosjektet Fv45 Gjesdal , bortsett frå Vossapakko som vart avslutta 7. juni 2022, som har hatt nedgang i tal passeringar i første halvår 2022 samanlikna med første halvår 2021. Veksten frå i fjor i samla passeringssinntekter for prosjekta som hadde innkrevjing både i første halvår 2021 og første halvår 2022 er om lag 18 prosent. Elbilandelen er stadig aukande i alle prosjekta, noko som gjer at gjennomsnitttakstane fell om grunntakstane ikkje vert jamleg oppjusterte.

Per første halvår utjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 21,5 milliardar kroner, ned frå 22,6 milliardar kroner ved utgangen av 2021. Finanskostnadane for første halvår 2022 enda på 211 millionar kroner (annualisert tilsvarar dette 422 millionar kroner). Til samanlikning var finanskostnadane for heile 2021 på 325 millionar kroner. Auken i finanskostnad skuldast i hovudsak aukande marknadsrenter på den flytande delen av gjelda, men noko av auken skuldast også høgare kredittmarginar. Som følge av sterk renteoppgang gjennom året forventar Ferde betydeleg auka finanskostnadar i andre halvår samanlikna med første halvår.

Selskapet si samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av halvåret på 4 548 millionar kroner, kor av 4 304 millionar var bankinnskott og 244 millionar kroner er plassert i rentefond. Finansinntektene frå overskotslikviditeten for første halvår 2022 enda på 48,7 millionar kroner (annualisert tilsvara dette 97,4 millionar). Til samanlikning var finansinntektene for heile 2021 på 54,6 millionar kroner. Auken i finansinntekt skuldast i hovudsak auke i marknadsrenter.

Samferdselsdepartementet har i brev til bompengeselskapa frå 16. mars 2022 kome med ein del avklaringar om rollefordelinga i takstsaker. Med grunnlag i denne avklaringa hentar Ferde inn lokalpolitisk tilslutnad i takstsaker der det er naudsynt og sender takstsøknadar til Vegdirektoratet. Ferde kpi- justerer takstane og vil i tida framover ha fokus på å takstjustera for å oppretthalda fastsette snittakstar i prosjekta.

Det er ingen prosjekt som per i dag kan karakteriserast som «raude», der det er naudsynt med varslings- og strakstiltak for å betra økonomien. Rv7/Rv13 Hardangerbrua er det ein eigen prosess på. Vi ventar på nytt takstvedtak. Elles er det eit visst fokus, politisk og i media, knytt til Rv13 Ryfast og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest:

- Innkrevjinga til Rv13 Ryfast starta opp 1.2.2021 med eit lågare takstnivå enn opphavelig foreslått i Prop. 109 S (2011-2012). Vegdirektoratet har evaluert økonomien i Ryfast prosjektet for Samferdselsdepartementet. Denne evalueringa ligg ikkje føre enno. Ferde vil seinare i haust, mellom anna med grunnlag i evalueringa frå Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, vurdere om takstane bør aukast utover den ordinære kpi-justeringa som nyleg vart gjort, for at prosjektet skal kunna bli nedbetalt innan utløpet av innkrevjingsperioden.
- Innkrevjinga til E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest starta opp. 1.1.2022. Innkrevjinga vert utvida i november med tre nye bomstasjonar. Trafikk, inntekter og snittpris første halvår er langt under føresetnadane i proposisjonen, men prosjektet er i ein tidleg fase og ein veit ikkje korleis trafikken og inntektene vil utvikla seg. Mykje av forklaringa på trafikksvikten skuldast at ÅDT og snittpris i proposisjon Prop. 135 S (2016–2017) er oppgjeve under føresetnad om at alle delstrekningane er utbygde. Det var i proposisjonen også føresett ein bom på sideveg som Stortinget ikkje vedtok. Vidare utbygging mellom Mandal og Lyngdal er sett på vent av Nye Veier grunna kostnadsutviklinga og det er venta at ein ny proposisjon med tekniske revideringar i prosjektet vert lagt fram i haust.

Ferde og dei andre bompengeselskapa har sidan 2021 hatt problem med å få inn inntekter frå passeringar gjort av utanlandsk registrerte køyretøy utan autopassavtale, grunna manglande tilgang til europeiske køyretøyregistre. Eigarfylka er blitt orienterte om dette i ekstra eigarmøte og i brev frå Ferde. Sidan mai 2021 har ikkje Ferde kunna fakturera 48 millionar norske kroner i bompengar for passeringar gjort av utanlandske køyretøy i Ferde sin bomstasjonar. I tillegg har ein ikkje fått inn 3,5 mill. kr i bompengar frå ferjereisande i utanlandskregistrerte køyretøy. I sommar har Vegdirektoratet arbeidd med å få på plass bilaterale avtalar med Tyskland og Nederland. Nederland har nyleg sagt ja til å inngå bilateral avtale med Statens vegvesen.

I løpet av 2022 vil Ferde avhenda inkassoselskapet Demand Norge AS, som er eit dotterselskap av Ferde. Inkassoverksemd høyrer ikkje til kjerneverksemda til Ferde og det er mindre aktuelt å ha inkasso i eigen regi etter utskiljinga av utferdarfunksjonen.

2022 er første året med utskilt utferdar. Erfaringane til Ferde så langt, er at utskiljinga fungerer operativt bra, men at det står igjen å få plass ein del av rammeverket for samhandlinga mellom bompengeselskapa og utferdarselskapa. Det er for tidleg å

konkludera med korleis utskiljinga påverkar kostnadsbiletet i bomepengeinnkrevjinga. Oslo Economics skal no evaluera bompengereforma for Samferdselsdepartementet, bortsett frå dette eine elementet - utskiljinga av utferdarfunksjonen.

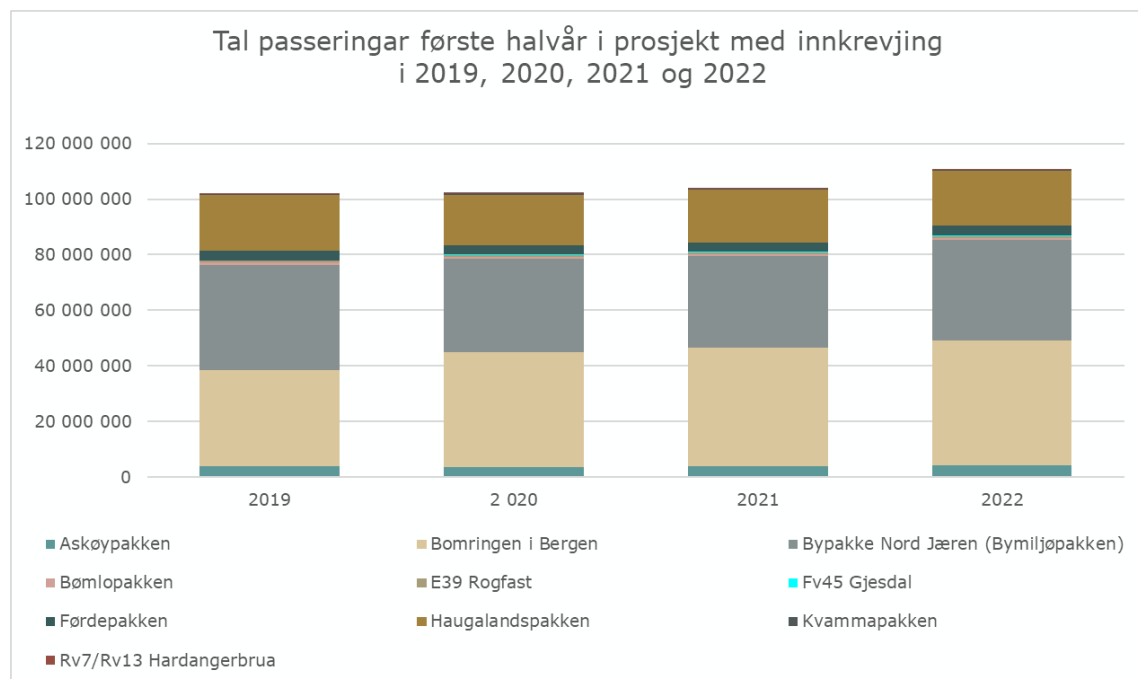
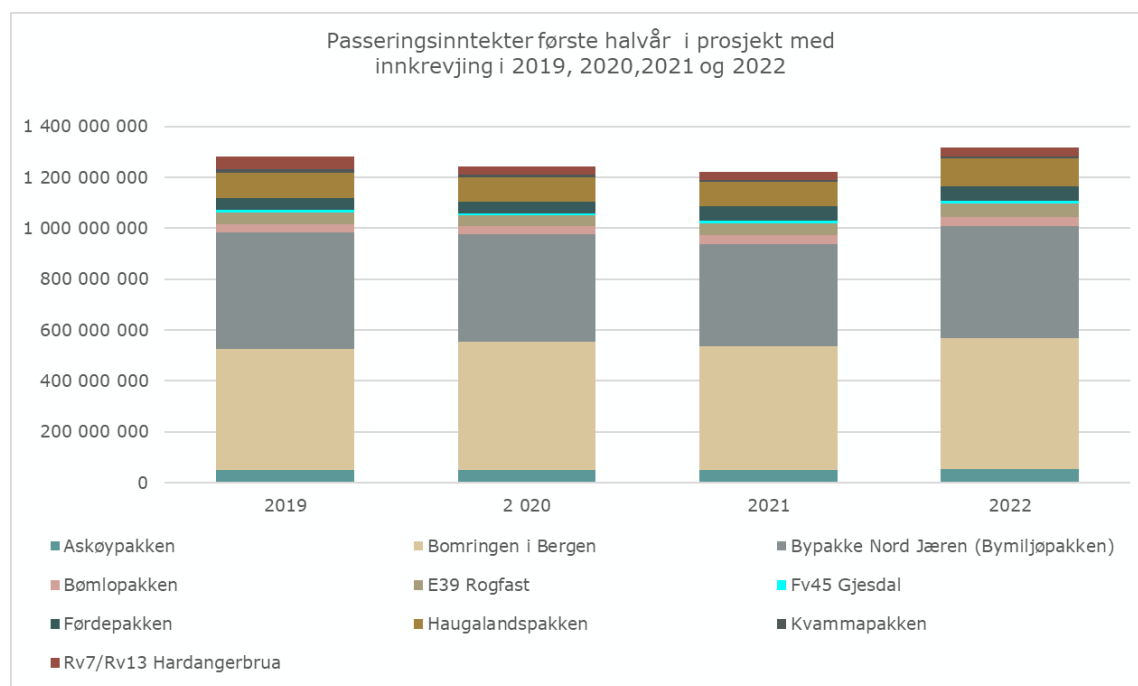
For tida har Ferde også eit stort fokus på å etterleva krava i «Åpenhetsloven», som vart gjeldande frå 1. juli, samt å sertifisera selskapet mot standardane ISO 9001 (Leiingsystem for kvalitet), ISO 14001 (Miljøleiing) og ISO 27001 (Informasjonstryggleik).

Innkrevjinga til prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal startar opp 31. oktober og innkrevjinga i tre nye bomstasjonar i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, nær Kristiansand (Lohneier, Moan og Holbekkstjønn), startar truleg opp tidleg i november. Det kan i andre halvår 2022 også bli oppstart av innkrevjinga til Kvinnheradpakken.

2. Trafikk og inntekter

1.1. Trafikk og inntekter første halvår, 2019-2022

Trafikken og inntektene i første halvår 2022 er no på «normalnivå» eller høgare etter to år med redusert mobilitet som følgje av Coronasituasjonen:



1.2. Passeringar i Ferde sine prosjekt første halvår 2022 og 2021

I første halvår 2022 har det vore om lag 137 millionar passingar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein auke på 16,5% frå første halvår 2021. Det er då berre tatt med trafikk frå prosjekt som har hatt innkrevjing i første halvår 2022.

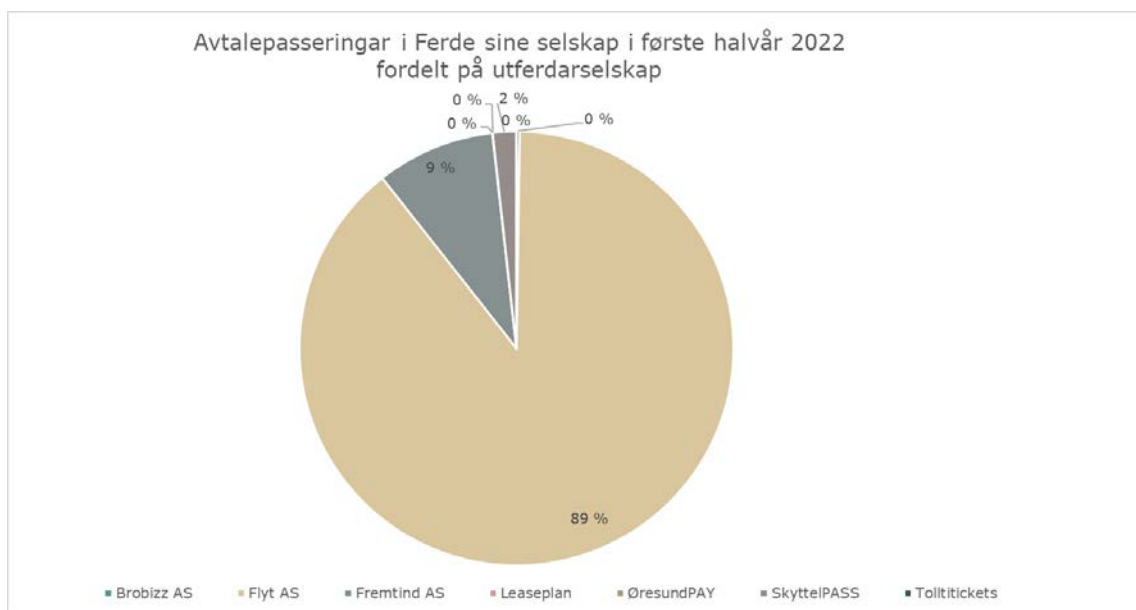
Prosjekt	Tom. juni 2022	Tom juni 2021	Endring frå i fjor i prosent	Merknader
E39 Kristiansand - Lyngdal	892 032	0 -		Starta opp 1.1.2022
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	10 148 975	0 -		Starta opp 1.9.2021
E18 Tvedestrand - Arendal	3 740 416	3 010 113	24,3 %	
Rv13 Ryfast	3 295 888	2 725 476	20,9 %	Starta opp 1.2.2021
Kvammapakken	482 882	410 324	17,7 %	
E39 Rogfast	769 443	663 706	15,9 %	
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	338 545	307 051	10,3 %	
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)	36 024 506	33 112 528	8,8 %	
Bømlapakken	738 158	680 209	8,5 %	
Bypakke Bergen	45 143 712	42 559 601	6,1 %	
Askøypakken	4 093 743	3 877 676	5,6 %	
Haugalandspakken	19 774 376	18 810 775	5,1 %	
Nordhordlandspakken	7 383 878	7 101 597	4,0 %	
Førdepakken	3 354 293	3 298 412	1,7 %	
Fv 45 Gjesdal	222 207	251 847	-11,8 %	
Vossapakko	1 086 107	1 246 417	-12,9 %	Avslutta 7.6.2022
Sum:	137 489 161	118 055 732	16,5 %	

Alle prosjekta med innkrevjing i heile første halvår 2022 bortsett frå FV 45 Gjesdal har hatt auke i tal passingar i høve til første halvår 2021. Heile 94% av passingane i første halvår 2022 var avtalepasseringar dvs. rabatterte passingar registrert på brikke hos eit utferdarselskap. 5% dvs. om lag 7 mill. passingar var fullprisa passingar gjort av



norske bilistar utan autopassavtale. Utanlandske bilistar utan autopassavtale stod for 0,5% og ferjepasseringane utgjorde 0,6% av alle passeringane. Det er prosjekt på Sørlandet som har dei lågaste andelane avtalepasseringar med 82% på E18 Tvedestrand – Arendal og 84% på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Hardangerprosjekta, Rv7/Rv13 Hardangerbrua og Kvammapakken, er dei prosjekta som har dei høgaste andelane utanlandske passeringar utan autopassavtale.

Avtalepasseringane, total 128 942 101 passeringar, fordelte seg slik på utferdarselskap:



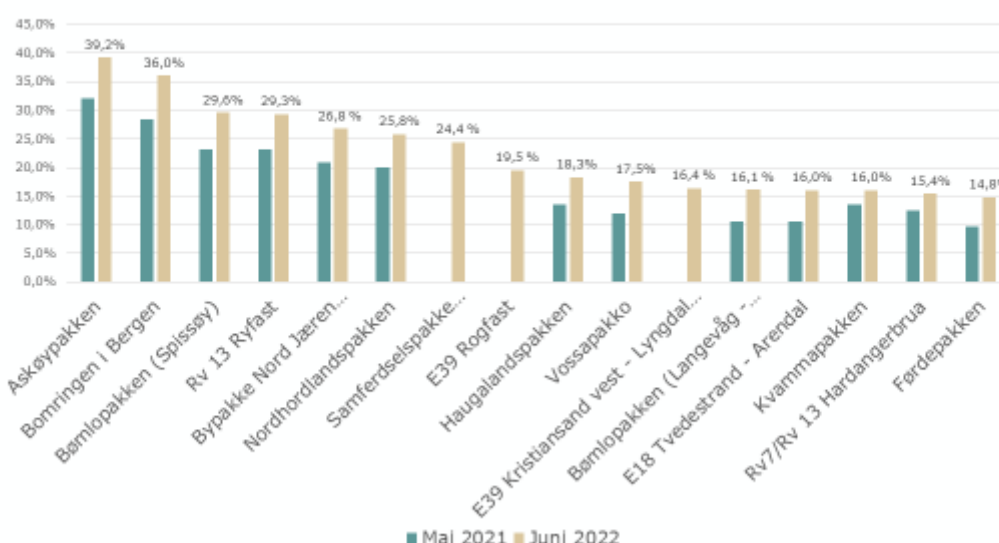
Elbilandel – passeringar og inntekter



I mai 2022 utgjorde elbilpasseringane 22% av alle passeringane i Ferde sine bomstasjonar. Denne andelen har auka til 28% i juni 2022. Inntektene frå elbilpasseringane utgjorde i mai 2022 10%. Denne andelen har auka til 14 % i juni 2022.

Elbilandelen i juni er høgast i Askøypakken med 39,2% og lågast i Førdepakken med 14,8%. Elbilandelen har auka i alle prosjekt:

 Utvikling i elbilandel- passeringar - mai 2021 og juni 2022



1.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt første halvår 2022 og 2021

Berekna passeringssinntekter er 1,76 mrd. kr. i første halvår 2022. Det er om lag 18% høgare enn i første halvår 2021. Bortsett frå Vossapakke som vart avslutta 7.6.2022 og Kvammapakken som fekk halverte takstar frå 22.mars 2021, er det berre prosjektet Fv 45 Gjesdal som har lågare passeringssinntekter i første halvår 2022 enn i første halvår 2021. Størst inntektsvekst er det i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal, som også er det prosjektet med størst trafikkvekst. Det er i tabellen nedanfor berre teke med prosjekt som har innkrevjing i første halvår 2022:

Prosjekt	Tom. juni 2022	Tom. juni 2021	Endring frå i fjor i prosent	Merknader
E39 Kristiansand - Lyngdal	20 179 932	0		Starta opp 1.1.2022
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	125 299 652			Starta opp 1.9.2021
E18 Tvedestrand - Arendal	62 882 534	49 710 840	26,5 %	
Rv13 Ryfast*	136 252 884	115 838 350	17,6 %	Starta opp 1.2.2021
E39 Rogfast	54 715 280	47 757 567	14,6 %	
Haugalandspakken	108 237 468	95 724 180	13,1 %	
Bømløpakken	36 929 393	33 484 594	10,3 %	
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	36 126 848	33 014 333	9,4 %	
Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)*	438 513 814	401 078 893	9,3 %	
Nordhordlandspakken	67 681 007	63 635 136	6,4 %	
Bypakke Bergen	517 038 027	486 819 367	6,2 %	
Askøypakken	51 713 166	49 441 245	4,6 %	
Førdepakken	55 806 996	54 635 458	2,1 %	
Vossapakke	38 033 571	41 693 984	-8,8 %	Avslutta 7.6.2022
Fv45 Gjesdal	10 291 177	11 462 192	-10,2 %	
Kvammepakken	8 194 523	9 354 202	-12,4 %	Reduserte takstar frå 22.3.2021
Sum:	1 767 896 272	1 493 650 341	18,4 %	

* Grunna felles timesregel skal 16,8 mill. kr. ut frå Nord Jæren over til Ryfast for første halvår 2022. For første halvår 2021 er dette beløpet 14,6 mill. kr.

3. Fokusområde første halvår 2022

Utover den vanlege drifta har Ferde hittil i 2022 hatt eit særleg fokus på

- Tilrettelegging av system og rutinar for overvaking og rapportering av prosjektøkonomien, og for takstendringar.
- Problema med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske bilistar utan AutoPASS avtale.
- Avhendinga av inkassoselskapet Demand Norge.

3.1. Prosjektøkonomien

Vedlagt denne rapporten følgjer eit «prosjektark» for kvart prosjekt som syner trafikk- og inntektsutviklinga. Ferde har sett på prosjekta i høve til:

- Tal passeringar (ÅDT) – er dette som forventa i høve til proposisjonen?
- Passeringsinntektene – har dei auka sidan i fjor?
- Snittaksten, er den som fastsett?
- Elbilandelen og utviklinga i denne.
- Andelen fritakspasseringar og utviklinga i denne.

Trafikken blir som den blir og kan ikkje styrast av Ferde eller av oppdragsgjevar. Det ein kan ha fokus på er snittaksten og korleis den utviklar seg over tid. Fastsett snittakst (budsjetttert snittakst) er her snittakst fastsett i proposisjon og eller takstvedtak kpi- justert fram til utgangen av 2021 pluss 3,3% påslag for 2022. Dette estimatet vil bli justert med den reelle prisendringa ved slutten av året i BI- løysinga vår (QlikSense). Ferde vil hausten 2022 gjera ei grundig evaluering av prosjekta ut frå kravet til snittakst for å sjå på om det er grunnlag for søkja om takstendringar utover ordinær kpi-justering av takstane.

Høg elbilandel reduserer snittaksten

Den sterke elbilveksten reduserer realisert snittakst og inntektene i prosjekta. I porteføljestyrtte pakkar som t.d. i bypakkane er dette meir eit «problem» for oppdragsgjevar enn for Ferde. Lågare snittakst enn føresett i prosjekta Bypakke Nord-Jæren, Bypakke Bergen, Ryfast og Askøypakken skuldast i stor grad høg elbilandel og prisinga av desse, særleg i Bergen der elbiltakstane er langt lågare enn dei kunne ha vore i høve til regelverket. Medan lågare snittakst enn føresett i Førdepakken i større grad skuldast lågt passeringstak og timeregul, då elbilandelen framleis er relativt låg i dette prosjektet. Snittaksten i Samferdselspakken for Kristiansandsregionen er også noko lågare enn føresett, men her har ein framleis ikkje eit heilt år med innkrevjing. Prosjektet E39

Tvedestrand – Arendal har også lågare snittakst enn føresett, men her er trafikkveksten svært høg og inntektsutviklinga positiv.

Snittaksten i Nordhordlandspakken er høgare enn føresett, noko som i stor grad skuldast lågare andel fritakspasseringar enn føresett i proposisjonen, då elbilar også er betalande og ikkje lenger inngår i fritakspasseringane.

Det er ingen prosjekt som per i dag kan karakteriserast som «raude», der det er naudsynt med varsling og strakstiltak for å betra økonomien. Hardangerbrua er det ein eigen prosess på (sjå lenger bak i rapporten). Elles er det visst fokus politisk og i media knytt til Rv13 Ryfast og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest:

Rv 13 Ryfast

Innkrevjinga til Rv13 Ryfast starta opp 1.2.2021 med eit lågare takstnivå enn opphaveleg foreslått i Prop. 109 S (2011-2012). Opplegget, basert på Prop. 44 S (2019-2020), inneber ei særordning (også omtala som «prøveordning») for Rv 13 Ryfast der takstane vart sette lågare ved start av innkrevjinga enn det dei ville blitt ved ei vanleg risikovurdering, under føresetnad om ein gjennomgang av økonomien i prosjektet og eventuell endring av takstane etter eit års innkrevjing. Denne evalueringa er det Vegdirektoratet som gjer for Samferdselsdepartementet. Per i dag har ikkje Ferde motteke denne evalueringa.

Realisert snittaksten første halvår 2022 er om lag 41 kr. mot forventa 44 kr. Realisert snittakst er lågare enn forventa både i Ryfylketunnelen og i Hundvågtunnelen, også når kompensasjonen frå Bypakke Nord -Jæren vert teke med som passeringsinntekt for Hundvågtunnelen. Trafikken i Ryfylketunnelen er litt høgare enn forventa (+6%) og mykje lågare enn forventa i Hundvågtunnelen (-21%). Lågare snittakst enn forventa skuldast i stor grad høgare elbilandel enn forventa. Det var lagt til grunn for «særordninga» at elbilandelen ved oppstart skulle vera 10% i Ryfylketunnelen og 20% i Hundvågtunnelen. I juni 2022 er elbilandelen høvesvis 26,4% og 27,5%.

Bystyret i Stavanger og fylkestinget i Rogaland vedtok i desember 2019 at gjennomsnittstakstane kan aukast med inntil 20 prosent i forhold til dei gjennomsnittstakstane som vart lagt til grunn i Prop. 190 S (2011–2012). Ferde vil seinare i haust, mellom anna med grunnlag i evalueringa frå Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, vurdere om takstane bør aukast utover ordinær kpi- justering.

E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest

Innkrevjinga til E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest starta opp 1.1.2022 på delstrekninga Mandal – Døle bru, stasjon Skoieveien. Innkrevjinga er framleis i ein tidleg fase og ein veit

lite om korleis trafikk og inntekter vil utvikla seg. Men trafikk, inntekter og snittpris første halvår er langt under føresetnadane i proposisjonen (sjå prosjektark). Mykje av forklaringa på trafikksvikten skuldast at ÅDT og snittpris i proposisjon Prop. 135 S (2016–2017) er oppgjeve under føresetnad om at alle delstrekningane er utbygde. Det var i proposisjonen også føresett ein bom på sideveg som Stortinget ikkje vedtok.

Tre nye stasjonar opnar i november 2022 (sjå lenger bak i rapporten). Men det er heilt uvisst kor tid dei resterande delstrekningane og stasjonane kan opna, sidan utbygginga vidare mellom Mandal og Lyngdal er sett på vent av Nye Veier grunna kostnadsutviklinga. Det er også ein ny proposisjon på veg grunna tekniske revideringar i prosjektet (sjå lenger bak).

3.2. Utanlandsinnkrevjing

Ferde og dei andre regionale bompengeselskapa (RBPS' ane) har hatt utfordringar med innkrevjing av bompengeinntekter frå passeringar gjort av utanlandskregistrerte kjøretøy utan autopassavtale sidan tidleg i 2021. Dette grunna manglande tilgang til kjøretøyopplysningar i enkelte EU land som følgje av at nytt EETS-direktiv om tilrettelegging for utveksling av kjøretøyopplysningar. Dette direktivet er enno ikkje implementert i norsk lovverk. Det er heller ikkje inngått bilaterale avtalar mellom Noreg og aktuelle EU land om oppslag i kjøretøyregistra, noko som kan vera avbøtande tiltak fram til direktivet vert implementert i norsk rett.

Sidan mai 2021 har ikkje Ferde kunna fakturera 48 millionar norske kroner i bompengar for passeringar gjort av utanlandske kjøretøy i Ferde sin bomstasjonar. Eigarane av Ferde vart orienterte om denne saka i ekstra eigarmøte 24. juni og saka vart handsama i styret i Ferde 28. juni. Fylkeskommunane vart også orienterte om denne situasjonen i brev frå Ferde frå 28. juni. Ferde ønskjer at fylkeskommunane har dialog med Samferdselsdepartementet for å få fortgang i arbeidet med å få tilgang til utanlandske kjøretøyregistre.

Om innkrevjinga frå utanlandske bilistar

Dei regionale bompengeselskapa inngjekk i februar 2021 ein avtale med selskapet ParkTrade om innkrevjing av bompengeinntekter frå passeringar gjort av kjøretøy med utanlandske bilskilt som ikkje har autopassavtale med eit utferdarselskap. Det vart då lagt til grunn at integrasjonen mot EU sitt kjøretøyregister EUCARIS snart ville koma på plass.

Innføring av EETS direktivet i norsk rett

Det reviderte EETS – direktivet vart gjort gjeldande frå 18.april 2019, men er ikkje innlemma i EØS avtalen. Eit EU- direktiv er eit rammevedtak som for eit bestemt verkeområde set opp mål og vilkår som landa sjølve må utforma ein spesifikk lovtekst for. Det vart i februar 2021 utarbeida eit posisjonsnotat om innføring av det reviderte EETS direktivet. Regjeringen har vurdert direktivet til å være «akseptabelt» og EØS relevant. Det er enno ikkje utarbeida eit «gjennomføringsnotat»:

<https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2021/feb/eets-direktivet/id2836084/>

Vegdirektoratet opplyser at implementeringa av det nye eurovignettdirektivet i norsk rett vil ta lang tid då det er eit av EØS-landa som har motsegner og har bedt om fritak frå direktivet.

Konsekvensar av manglande innkrevjing frå utanlandske bilistar

- ✓ Bompengeinntektene vert lågare enn dei skulle ha vore.
- ✓ Dette er i praksis eit brot på takstretningslinjene. Det er ikkje i takstretningslinjene opna opp for fritak for passeringar gjort av utanlandske køyretøy.
- ✓ Det er eit brot på likebehandlingsprinsippet. Like passeringer og avtalar skal belastas likt.
- ✓ Manglande innkrevjing svekkjer legitimiteten til bompengeinstituttet.
- ✓ Enkelte prosjekt får ein stor andel av inntektene sine frå sommartrafikken, og i stor grad fra utanlandske passeringer. Ref. prosjektet Rv7/Rv13 Hardangerbrua
- ✓ Manglande innkrevjing kan vera konkurransevridande for næringstransport og næringslivet elles ved at utanlandske transportørar/bilistar får lågare kostnader enn dei norske.
- ✓ Det er eit brot på nytteprinsippet. Dei som har nytte av vegen skal betala bompengar.

Status og omfang for Ferde

Ferde har frå mai 2021 til 24.august 2022 bokført passeringsinntekter på utanlandskregistrerte køyretøy i bomstasjonar på land til ein verdi på om lag 68 millionar norske kroner. Av desse er rundt 20 millionar norske kroner fakturert bileigarar via selskapet Park Trade, som krev inn for dei norske bompengeselskapa, og av desse er om lag 16 millionar kroner kome inn p.t. Totalt om lag 48 millionar norske kroner av passeringsinntekter på utanlandskregistrerte køyretøy er ikkje utfakturerte som følgje av manglande tilgang til køyretøyopplysningar etter innføringa av nytt EETS-direktiv. Av

desse utgjør beløpa frå dei tyskregistrerte køyretøya 41 %, frå dei polsk registrerte 16% og frå dei nederlandsk registrerte 12%. Manglande fakturering tyder ikkje nødvendigvis at desse beløpa er tapte. Det kan verta mogeleg å fakturere desse krava på eit seinare tidspunkt om ein får tilgang til køyretøyregistra. Men dødsfall og eigarskifte kan med tida gjera det vanskeleg å inndriva mange av krava.

Kva har skjedd i sommar?

AutoPASS kunde- og kommunikasjonsgruppa har jobba fram info som er lagt ut på Autopass.no sine engelske og tyske sider. Ferde og dei andre bompengeselskapa har publisert ein kortversjon av dette med fokus på at ein har to val når ein som utanlandsk bilist køyrer i Noreg; teikna AutoPASS avtale (på lik linje med norske bilistar) eller registrera seg hjå Park Trade (Epass24) for enklare betaling med kredittkort eller faktura og få registrert riktig drivstoffkode. Ferde har vore i dialog med NAF, Fjordline, Visit Bergen/Visist Norway og informert dei om dette. Dei har vidare informert kundane sine.

I sommar har Statens vegvesen arbeidd med å få på plass bilaterale avtalar med Tyskland og Nederland. Nederland har nyleg sagt ja til å inngå bilateral avtale med Statens vegvesen. Dermed kan Statens Vegvesen starta arbeidet med å få på plass det formelle grunnlaget for å innhenta eigarinformasjon frå Nederland og utlevera den til ParkTrade.

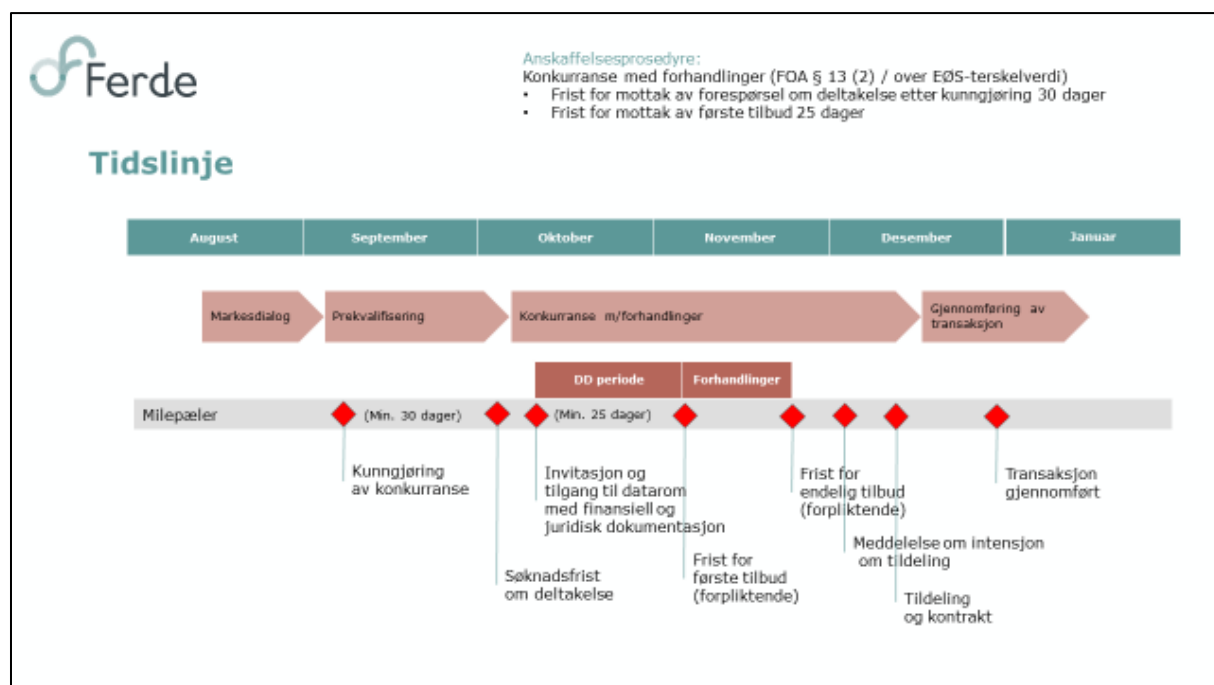
3.3. Avhending av inkassoselskapet Demand Norge AS

Ferde har sidan oppkjøpet av BT Signaal AS hatt inkasso i eigen regi gjennom dotterselskapet Demand Norge AS. Som dotterselskap av Ferde er verksemda til Demand begrensa av bompengavtalen mellom Ferde og Samferdselsdepartementet. Av dette følgjer at selskapet berre kan krevja inn inkassosaker frå morselskapet (eigeninkasso), og ikkje ha andre kundar. Så lenge Ferde hadde integrert utferdarverksemd tydde det at selskapet hadde inkasso for fullpriskundar (operatør) og for kundar med AutoPASS-avtale (utferdar). Etter Ferde si avhending av utferdarverksemda, 29.10.2021, har Demand berre inkasso overfor bilistar med norskregistrerte køyretøy utan AutoPASS-avtale. Behovet for å eiga eit inkassoselskap er dermed redusert og det ligg ikkje i Ferde si kjerneverksemd å utvikla inkassoselskapet vidare.

Styret gav i sak 013/22 administrasjonen i Ferde fullmakt til å starta ein prosess for å tilretteleggja for sal av Demand Norge AS. PwC er hyra inn til dette arbeidet. Hovudmålet er å

- Avhenda Demand til marknadspris
- Sikra at det vert ein robust og seriøs aktør som tek hand om inkasso for Ferde
- Ta vare på dei tilsette (9 per i dag) i Demand som vert råka i denne prosessen.

Det vert halde marknadssdialog og utarbeida eit konkurransegrunnlag for salet. Ein ser for seg at salet kan skje i løpet av året.



4. Mandat og føringar

4.1. Mandat og føringar frå bompengereforma

Ferde AS er etablert av det som no er Vestland, Rogaland og Agder fylkeskommunar med grunnlag i Stortinget si handsaming av Meld. 25 (2014 – 2015). Det overordna målet for Ferde ut frå bompengereforma er å sørge for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest.

Ferde si rolle i bompengeinnkrevjinga i bomregion sørvest er regulert av overordna bompengeavtale mellom Ferde og Samferdselsdepartementet samt prosjektavtalen og finansieringsavtalen som blir inngått for kvart enkelt prosjekt. Prosjektavtalen vert inngått med Statens vegvesen. Avtalen gir løyve til etablering og drift av bompengeinnkrevjing på spesifiserte vegstrekningar samstundes som bompengeselskapet pliktar å stilla med midlar til utbyggingsprosjektet.

Finansieringsavtalane vert inngått med oppdragsgjevar (dei tre fylkeskommunane i regionen, Nye Veier og Statens vegvesen). Avtalane omhandlar finansieringsplikta, og sikrar oppdragsgjevaren sin rett til rekvirering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbyggjar og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr.

Ferde sine oppgåver er å:

- Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak
- Finansiera bompengeprosjekt
- Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar
- Driva kostnadseffektivt

Selskapet har ikkje høve til å gje utbytte til eigarane og kan ikkje driva anna verksemd enn det som følgjer av å vera bompengeselskap.

Ferde er eit av fleire instrument for å nå bompengereforma sine hovudmål om:

- Meir effektiv innkrevjing
- Meir brukarvenleg bompengeordning
- Betre kontroll med bompengeinnkrevjinga

4.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde

Styring og kontroll med bompengane, og det at fylkeskommunane er garantistar, er i St. meld. 25 (2014 – 2016) omtala som viktig motivasjon for den fylkeskommunale eigarskapen av bompengeselskapa. I eigarane sin strategi for Ferde er det krav om at drifta av selskapet er

«effektiv, at den skjer i samsvar med bedriftsøkonomiske prinsipp, og at alt utarbeidet tallmateriale kan dokumenteres og verifiseres via standardmetodikk».

Desse krava kan knytast til måla i bompengereforma om kostnadseffektivitet og profesjonalitet. Vidare framgår det at:

«Strengt krav til åpenhet og offentlighet er et effektivt virkemiddel mot korrupsjon. Selskapet skal aktivt arbeide for å forhindre lovbrudd og korrupsjon».

Desse krava kan knytast til det å vera eit profesjonelt offentleg selskap med eit samfunnsoppdrag. Vidare står det i eigarstrategien:

«Eierne er opptatt av at selskapet aktivt tar ansvar for klimakrisen som verden ser i dag, og følgelig tar del i Norges klimamål for 2030, som er å redusere utslippene med 50-55% mot 1990-nivå. Selskapet skal dokumentere og rapportere på hvilke tiltak som er satt i verk og effekten av disse.»

Desse forventninga frå eigarane er det teke omsyn til og er innarbeida i Ferde sine strategidokument og handlingsplanar.

5. Nye rammevilkår

5.1. Samferdselsdepartementet si rolleavklaring i takstsaker

Vegdirektoratet varsla tidleg i 2020 om ny oppgåve/rollefordeling gjeldande takstsøknadar. Vegdirektoratet la opp til at dei regionale bompengeselskapa skal sørgja for prosessen med å sikra lokal tilslutnad til eventuelle takstendringar. Ferde var ikkje samd i denne skisserte oppgåve/rolledelinga og formidla dette i brev til Vegdirektoratet 5.2.2020. I brev frå Samferdselsdepartementet til bompengeselskapa frå 16.3.2022 står det mellom anna:

«Samferdselsdepartementet har forstått det slik at Ferde opplever at de kommer i en vanskelig situasjon overfor sine garantister dersom selskapet selv skal initiere takstendringer. Selskapet opplyser at takstøkninger vil være faglig begrunnet, men at dette kan være politisk krevende. Departementet vil imidlertid påpeke at det er styret som har ansvaret for økonomien i selskapet og må gjennomføre de tiltak som er nødvendig. Fylkeskommunene eier selskapet og har også stilt garanti for lånene i selskapet, noe som burde tilsi at fylkeskommunene er avhengige av gode og konstruktive innspill fra ledelsen i egne selskap. Som nevnt mener departementet at det er naturlig at ansvaret for de beskrevne oppgavene ligger hos bompengeselskapet, også fordi det er bompengeselskapet som best har oversikt over egen økonomi, inntjening og trafikk tall.»

Med grunnlag i denne avklaringa hentar Ferde inn lokalpolitisk tilslutnad i takstsaker der det er naudsynt og sender takstsøknadar til Vegdirektoratet.

5.2. Beredskapstakstar i Ferde sitt område

Departementet kan etter Veglova §27 tredje ledd i forskrift fastsetta mellombelse endra bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande bompengoordningar i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i §9 i Forurensningsloven.

Det vart i 2016 fastsett «Forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune, Hordaland». Bergen kommune og Vestland fylkeskommune kan fastsetja mellombelse auka takstar (fem gongar ordinær takst) når det er fare for at grenseverdiane for luftkvalitet vil bli overskride.

Men prosjektavtalen som regulerer innkrevjinga i Bypakke Bergen heimlar ikkje innkrevjing av beredskapstakstar, og Vestland fylkeskommune og Bergen kommune kan

ikkje påleggja Ferde å krevja inn beredskapstakstar. Truleg må Vegdirektoratet gjera eit takstvedtak om beredskapstakstar for at Ferde skal vera pliktig/ha rett til å krevja inn beredskapstakstar. Ferde er i dialog med Vestland fylkeskommune og Vegdirektoratet om denne saka. Det kan koma eit tillegg til prosjektavtalen og eit takstvedtak.

5.3. Gass som ny takstklasse i takstgruppe 2

Det er i takstretningslinjene 11. juli 2022 innført ein ny takstklasse, «Gass», i takstgruppe 2 til bruk i dei prosjekta som har miljødifferenserte takstar. I Ferde sitt område er det berre Bypakke Bergen og Samferdselspakken for Kristiansandsregionen som har miljødifferensierte takstar, og som eventuelt kan vera aktuelle for oppretting av takstklassen «Gass».

Visst «Gass» skal nyttast som takstklasse i takstgruppe 2 skal prisen vera den same som for nullutsleppskøyretøy. Taksten skal også vera lik for dei ulike gasstypene, fordi AutoPASS systemet ikkje kan skilja mellom kva som vert fylt på tanken.

Det er ingen automatikk i at denne takstklassen skal nyttast i dei prosjekta som har miljødifferensiering. Det må gjerast lokalpolitiske vedtak før det er aktuelt å nytta denne takstklassen. Deretter må bompengeselskapet søka om eit takstvedtak som skal kunngjerast før dei nye takstane vert implementerte. Visst ein lokalpolitisk ikkje fattar slikt vedtak, har ein det same takstopplegget som før der dei tunge biogasskøyretøy inngår i dei andre takstklassane som vert nytta for takstgruppe 2.

Ferde har informert Agder og Vestland fylkeskommunar om at det er teknisk og juridisk mogeleg å ta i bruk takstklassen «Gass». Men det er dei lokalpolitiske styresmaktene, fylkeskommunane og bykommunane, som har ansvaret for eventuelt å initiera ei slik endring av takstsystemet.

5.4. Tilskottet til reduserte bompengetakstar knytt til byvekstavtalane

Stortinget har gjennom handsaminga av Prop. 111 S (2021–2022) 16.06.2022 oppheva eit vilkår for bruk av tilskottsmidlar i byvekstavtalane, som kom til gjennom bompengeforliket. Frå proposisjonen:

«Den delen av tilskottet som no skal nyttast til reduserte bompengar, kan endre føremål viss det lokalt er ønskje om det. Tilskottet kan derfor nyttast til tiltak for betre

kollektivtransport, etter ei lokal prioritering. Dette vil gi lokale styresmakter større fridom til å bruke bompengar som eit tiltak for å dempe biltrafikken, samstundes som dette gir høve til å styrkje kollektivtransporten ytterlegare. På Nord Jæren er det òg eit særskilt tilskot som kompenserer for fjerning av rushtidsavgift i bomringen. Dette tilskotet kan òg nyttast til betre kollektivtransport, viss det lokalt er ønskje om det.»

I Bypakke Bergen vert dette tilskottet nytta til reduserte takstar for elbilar.

5.5. KVV for vegprising

Det pågår eit KVV arbeid for vegprising hos Skatteetaten og Statens vegvesen på oppdrag frå Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Målet er å få fram eit godt beslutningsgrunnlag som skal sikra eit bærekraftig og effektivt avgiftssystem for bruk av køyretøy som sikrar inntekter og reduserer ulempene ved trafikken. Utgreiinga om framtidig løysing for vegbruksavgift og bompengar skal avdekka om det er mogeleg å nytta eit felles system for fastsetting og innkrevjing av både vegbruksavgift og bompengar.

I ei framtidig felles ordning for vegbruksavgift og bompengar skal framleis inntektsstraumane vera skilte frå einannan. Bompengar skal brukast til lokale vegprosjekt , medan vegbruksavgifta er ei statleg inntekt. Leveransen for utgreiinga er 1. november 2022, deretter er det sett av tid til ekstern kvalitetssikring og å etablera føringar for forprosjektet fram til 1. mai 2023.

Prosjektside:

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/utredning-om-veibruksavgift-og-bompenger/>

6. Finans

6.1. Finans

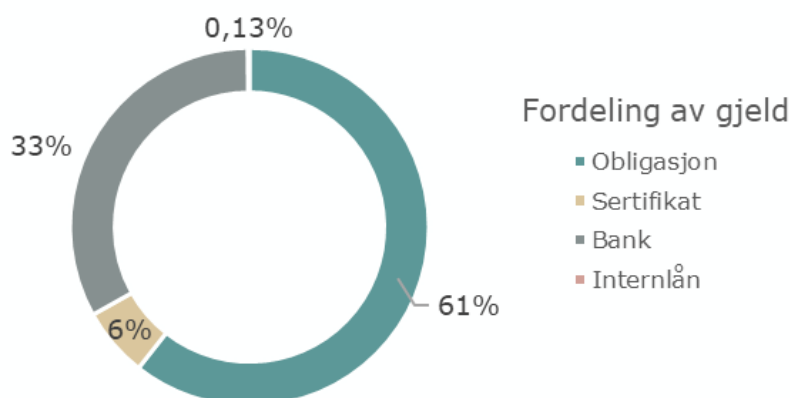
Ferde sine overordna målsetjingar for finansforvaltninga er å minimera finansieringskostnadane på lån samt å oppnå attraktiv avkastning på overskottslikviditet, innanfor dei til ei kvar tid gjeldande risikorammer. Både finansiering og likviditetsforvaltning vert tilpassa eigenarten til det enkelte prosjektet. Forbodet mot kryssubsidiering er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Ferde har vidare som mål å vera ein synleg, aktiv og attraktiv aktør i finansmarknaden og ønskjer gjennom finansforvaltninga å vera ei drivkraft for det grønne skiftet.

6.2. Gjeld

Per første halvår utjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 21,5 milliardar kroner, ned frå 22,6 milliardar kroner ved utgangen av 2021. Finanskostnadane for første halvår 2022 enda på 211 millionar kroner (annualisert tilsvarar dette 422 millionar kroner). Til samanlikning var finanskostnadane for heile 2021 på 325 millionar kroner. Auken i finanskostnad skuldast i hovudsak aukande marknadsrenter på den flytende delen av gjelda, men noko av auken skuldast også høgare kredittmarginar. Som følge av sterk renteoppgang gjennom året forventar Ferde betydeleg auka finanskostnadar i andre halvår samanlikna med første halvår.

Ferde har gjennom året jobba vidare med å sikra attraktiv finansiering tilpassa dei ulike prosjekta. Ferde har etablert seg som en betydeleg aktør i den norske finansmarknaden. Andelen gjeld som vert finansiert gjennom obligasjon- og sertifikatmarknaden heldt fram med å auka i 2021, og utgjer i dag den største kjelda til finansiering av Ferde sine prosjekt. Saman med sterke bankkontaktar sikrar dette god og diversifisert tilgang til finansiering av dagens og framtidens samferdselsprosjekt.

Samla fordeler gjelda seg pr. 30.06.22 med høvesvis 13,1 milliardar kroner i obligasjonslån, 1,3 milliardar kroner i sertifikatlån, 7,1 milliardar kroner i banklån og 27 millionar i internlån.



For å redusere risikoen for økte kostnader ved økte rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og i hovudsak rentebytteavtalar for styring av renterisiko. Ved utgangen av første halvår 2022 utgjorde rentesikra volum 7,5 milliardar kroner, tilsvarande omlag 35 prosent av uteståande gjeld.

Gjennomsnittleg rentebindingstid for rentesikra volum var ved utgangen av første halvår på 5,2 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå eigenskapane i dei enkelte prosjekta, som blant anna attståande innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling. Rentebindingstida for den samla gjeldsporteføljen var ved utgangen av halvåret på 2 år.

Gjennomsnittleg finanskostnad for første halvår 2022 var 1,91 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 30.06.2022 var 1,76 prosent utan rentebytteavtalar og 2,03 prosent inkludert rentebytteavtalar.

6.3. Garantiar

Alle nye låneopptak i Ferde har sikkerheit i fylkeskommunale og/eller kommunale sjølvskuldnargarantiar. Desse garantiane bidreg til at Ferde har god tilgang til attraktiv prisa finansiering. Samla garantiar gitt for Ferde per 30.06.2022 var på 68,5 milliardar kroner.

Stortinget har den 6.10.2020 bedt regjeringa leggja fram sak kor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på riksveg. I forbindelse med framlegging av statsbudsjettet for 2022 legg regjeringa opp til at under visse vilkår kan staten stilla sjølvskuldnargaranti for inntil 50% av bompengelåna i nye riksvegprosjekt. Statleg delgaranti vil tidlegast vera aktuelt for prosjekt som vert vedteke av Stortinget frå 2023. Det er framleis noko uklart korleis denne ordninga skal fungera i praksis.

Tabellen under syner garantiar, gjeld og likviditet per prosjekt fordelt på fylke og kommune:

Alle tall i MNOK

Vestland fylkeskommune	Garanti	Gjeld pr. 30.06.22	Likviditet pr. 30.06.22	Kommentar
Bypakke Bergen	6 100	5 500	310	
E39 Svegatjørn - Rådal	3 770	3 303	73	
Sotrasambandet	2 700	0	0	
Hardangerbrua	1 430	677	0	
Askøypakken	1 230	0	59	
Nordhordlandspakken	750	0	45	
Vossapakken (avsluttet)	610	0	2	Vossapakken avsluttet innkreving 07.06.2022
Bømlopakken	600	347	34	
Førdepakken	600	0	336	
Kvammapakken	370	275	195	
Sum	18 160	10 102	1 054	
Rogaland fylkeskommune				
Rogfast	16 000	400	330	
Bypakke Nord-Jæren	7 000	0	1 328	
Ryfast (garanti 70%)	4 943	6 707	373	Garanti 70% Gjeld og likviditet på 100% basis
Haugalandspakken	210	0	693	
Gjesdal	0	0	25	
Sum	28 153	7 107	2 749	
Agder fylkeskommune				
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	10 500	2 800	174	
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 61%)	3 166	0	0	
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	1 526	132	
Kristiansand fase 2	1 400	0	195	
Sum	18 066	4 326	501	
Stavanger kommune				
Ryfast (garanti 30%)	2 118			
Sum	2 118	0	0	
Vestfold og Telemark fylkeskommune				
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 39%)	2 024			
Sum	2 024	0	0	
Total sum	68 521	21 534	4 304	

6.4. Grøn finansiering

Ferde finansierer framtidens samferdsel og fleire av prosjekta inneheld store investeringar for utbygging av kollektivtrafikk, gang- og sykkelveg. Denne type investeringar gir eit positivt miljøbidrag og kvalifiserer for finansiering ved grønne obligasjonar.

Hausten 2019 var Ferde det første regionale bompengeselskapet til å etablere eit rammeverk for utferding av grønne obligasjonar. Rammeverket er utarbeide i høve til «The Green Bond Principles» publisert i 2018 av The International Capital Market Association, og er gjort i samarbeid med DNB. Rammeverket er gjennomgått og vurdert av CICERO som har gitt det graderinga «Dark green», som er den høgaste graderinga som ein kan oppnå. Ferde er i dag ein av dei største utferdarane av grønne obligasjonar i den norske marknaden med eit totalt uteståande lån på 5,5 milliardar kroner ved halvårsskiftet.

Ferde ønskjer å auka andelen grøn finansiering i porteføljen framover. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper vert viktig for saman å identifisera og kvalifisera prosjekt eller delar av prosjekt som er innanfor det grønne rammeverket. Det er for tida stor utvikling innanfor den grønne økonomien. EU vil frå 2022 innføra ein felles standard for klassifisering av bærekraftige økonomiske aktivitetar, omtalt som EU Taksonomi. Ferde vil søkja å etterleva og utnytta moglegheitene innanfor det nye regelverket. Med eit grønt rammeverk allereie på plass, vil Ferde ha gode føresetnadar for å lukkast med dette.

6.5. Overskotslikviditet

Selskapet sin samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av halvåret på 4 548 millionar kroner, kor av 4 304 millionar var bankinnskott og 244 millionar kroner er plassert i rentefond. Finans inntektene frå overskotslikviditeten for første halvår 2022 enda på 48,7 millionar kroner (annualisert tilsvare dette 97,4 millionar). Til samanlikning var finansinntektene for heile 2021 på 54,6 millionar kroner. Aukning i finansinntekt skuldast i hovudsak auke i marknadsrenter. Ferde samla i 2021 alle prosjekta under ein felles hovudbank kor innskotsvilkåra vert vurderte som svært attraktive i dagens marknad. Innskotsrenta er knytt opp mot marknadsrenta. Aukande marknadsrenter vil såleis gje ein positiv effekt på finansinntektene frå dag ein.

Løpande likviditetsbeholdning varierer til dels mykje over året, avhengig av tidspunkt for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall. Prosjekta sin overskotslikviditet vert for det meste plassert i bankinnskott samt ein mindre andel i pengemarknad- og obligasjonsfond.

6.6. Finansiell risiko

I høve til selskapet sin overordna finansstrategi, vert både finansiering og likviditetsforvaltning tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta. Ferde skal ha en sunn risikokultur basert på å vera open, transparent og kompetent. Løpande risiko i dei ulike prosjekta, skal samsvara med risikokapasiteten i prosjektet. Ferde har jamleg møte i risikokomiteen, som har som oppgåve å overvaka selskapet si risikostyring, internkontroll og at ein held seg innanfor det regulatoriske rammeverket.

6.7. Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikkje er i stand til å finansiera forpliktingane sine etter kvart som dei forfell, eller at det ikkje let seg gjera utan ein vesentleg auke i selskapet sine finansieringskostnader. Ferde søker å redusera likviditetsrisikoen gjennom

spreiing av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, ulike typar långjevarar, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarar, samt ved å kunna låna internt.

6.8. Rente og kreditt risiko

Ferde sin finansieringskostnad er påverka av to hovudelement. Marknadsrenta og kredittpåslag.

Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader på selskapet si finansiering som følgje av endringar i marknadsrenta. Marknadsrenta har stege kraftig sidan hausten 2021 og gjennom 2022 som omtala i avsnitt om marknad og utsikter under. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtalar for å begrensa renterisikoen. Det er også viktig å merka seg den naturlege sikringa som ligg i flytande renter. I økonomiske nedgangstider eller kriser kor Ferde sine inntekter vert negativt påverka, vil normalt sett rentene falla og dermed bidra til å redusera finansieringskostnadane våre på den flytande delen av gjelda.

Kredittrisiko eller marginrisiko er risikoen for at kredittpåslaget for å låna ut pengar til Ferde spesifikt og marknaden generelt aukar. Kredittrisiko vert redusert med ei fornuftig løpetid eller marginbinding på uteståande lån. Påslaget for kredittrisiko har generelt for marknaden auka kraftig gjennom året. For eit typisk nytt fem års obligasjonslån til Ferde har kredittpåslaget meir enn dobla seg frå om lag 0.30% til om lag 0.60% i løpet av året. Dette slår i all hovudsak inn for nye lån eller refinansieringar av eksisterande lån og det tar såleis noko tid før dette får monaleg effekt.

Motpartrisiko eller kredittrisiko er faren for at motparten ikkje kan gjere opp sine økonomiske forpliktingar eller andre forpliktingar som rammar inntektene eller verdiane til Ferde. Det finst mange typar motpartrisiko i ei verksemd. Ferde har fram til no hatt ein stor kundemasse med både avtalekundar (AutoPASS) og kundar utan avtale. Dette innebar at ingen enkeltfordringar mot kundar utgjorde ein signifikant risiko. I samsvar med bompengereforma har Ferde i løpet av 2021 skilt ut og selt utferdarverksemda Flyt AS til Gjensidige Forsikring ASA. Dette betyr at store delar av inntektstraumen vert flytta utanfor Ferde sin kontroll, og motpartrisikoen vert flytta frå mange små krav til få store viktige krav mot utferdarselskapa. Det avtalemessige rundt dette er regulert gjennom utferdarforskrifta.

Som omtala i eige avsnitt i eigarrapporten har Ferde og dei andre bompengeselskapa store utfordringar med innkrevjinga frå utanlandske bilister. Samla utgjør utanlandsinnkrevjinga ei betydelig motpartrisiko i forma av at vi per i dag ikkje får fakturert store deler av desse krava og at det såleis er stor fare for tap av desse fordringane.

Ferde har motpartrisiko mot leverandørar av vegkantutstyr eller tenester som indirekte medverkar til å sikra ei føreseieleg innkrevjing av bompengar. Ferde har også motpartrisiko mot bankar i form av innskott, plasseringar eller avtalar som rentebytteavtalar.

6.9. Marknad og utsikter

Som pengepolitisk tiltak mot konsekvensane av pandemien kutta sentralbankane rentene i rekordfart til null nivå eller svært låge nivå for å motverka dei negative konsekvensane for økonomien. I tillegg vart økonomiane stimulerte gjennom rekordstore støttepakkar. I kjølvatnet av pandemien har vi derimot fått ei potensiell overoppheiting, der vi ser stor etterspurnad etter varer og tenester og mange flaskehalser på tilbodssida. I tillegg gjev krig i Europa og nye nedstengingar i Asia ytterlegare press på tilbodssida. Dette har medført sterkt stigande inflasjon som har medverka til å senda renteforventningane kraftig opp. Lange renter ligg i dag langt over dei nivåa vi kunne observera før pandemien. På toppen av dette kjem reversering av internasjonale pengepolitiske stimulansar (støttekjøp/pengetrykking) som har funne stad sidan finanskrisa i 2008/2009. Dette har sett ytterlegare press både på den generelle rentemarknaden, men også på prisen på kredittrisiko.

For illustrasjon; 5 års fastrenta har nesten tredobla seg frå 1,36% til 3,56% det siste året. Den flytande marknadsrenta har femdobla seg frå under 0,5% til over 2,5% i same periode og det er per i dag forventa at den stig vidare til over 4,0% mot slutten av 2023. I tillegg har kredittmarginar for eit 5 års obligasjonslån meir enn dobla seg frå om lag 0,30% til 0,62%.

Ferde forventar såleis betydeleg auka finansieringskostnader framover samanlikna med dei siste åra. Rentesikringar på deler av gjelda og eksisterande marginbindingar vil bidra til å redusere effekten av renteauke og auka marginar for ein periode. I tillegg vil auka inflasjon medføra potensiale for å justera bompengetakstane over tid, noko som såleis gir en motverkande effekt i form av auka inntekter. Saman med god økonomisk aktivitet ser ein også høge trafikktalet (naturleg sikring).

7. Utvikling og drift

7.1. Utviklingsoppgåver

Teknologi

Selskapet er i ferd med å skaffa eit nytt økonomisystem. Den eksisterande løysinga fungerer ikkje så godt basert på Ferde si nye rolle som reindyrka operatørselskap. Gjennom anskaffinga vil vi søka å standardisera og forenkla økonomiprosessane samt arbeidet med forvaltninga av systemet. I samsvar med selskapet sin overordna strategi, vil ny løysing vera skybasert. Det er forventa at ny løysing vil vera i drift i løpet av Q1 2023.

Kvalitetsutvikling og HMS

Leiargruppa i Ferde har vedteke at Ferde skal sertifiserast opp mot standardane ISO 9001 (Leiingsystem for kvalitet) og ISO 14001 (Miljøleiing) innan utgangen av 2022 og ISO 27001 (Informasjonstryggleik) innan Q2 2023, noko som også er i samsvar med strategiplanen for 2020 – 2023. For å nå denne målsetjinga, må Ferde ha eit heilskapleg kvalitetsstyringssystem som sikrar tilfredsstillande risikostyring og internkontroll, og som medverkar til ei effektiv og målretta drift, ein systematisk miljøpolitikk, systematikk i arbeidet med forbetringar, riktig og påliteleg rapportering og etterlevnad av lovar, reglar og styringskrav.

Ferde sitt system for internrevisjon er ein viktig del av kvalitetsstyringssystemet, og skal sikra at styringssystemet til ein kvar tid oppfyller krava. Ferde nyttar Wergeland Bedriftsutvikling som internrevisor innan kvalitetsstyring.

Hittil i 2022 har Ferde gjennomført to internrevisjonar opp mot krava i ISO 9001. Resultata av revisjonane har vore positive og dei fleste av tiltaka er gjennomførte.

Ein anna del av internkontrollen i selskapet, er løpande overvaking og styring av risiko knytt til verksemda. Risikostyring i selskapet er sterkt knytt opp mot Ferde sin modell for prosessstyring. Ferde har nedsett ein risikokomiteé til arbeidet med overvaking og handtering av risiko. Ferde rapporterer risiko til styret på kvart styremøte, i tillegg vert det ein gong i året gjeve ein presentasjon av den overordna utviklinga av risikobiletet i Ferde.

Ferde har eit stort samfunnsansvar i å krevja inn bompengar. Ferde skal gjera dette på ein mest mogeleg økonomisk og rasjonell måte gjennom at forretningsdrifta i Ferde skal vera basert på god forretningsetikk, sikra at ein følger gjeldande lover og reglar og bidra til at Ferde når måla sine, oppfyller samfunnsoppdraget og har god score på KPI'ane for dei regionale bompengeselskapa. Basert på krava i Åpenhetsloven, og i samsvar med Ferde

sine verdiar, skal Ferde opptre på ein måte som varetar det etiske og sosiale ansvaret i forhold til verda rundt oss og innanfor områda menneskerettar, arbeidstakarrettar, antikorrupsjon og miljø. Tilnærminga vår er basert på prinsippa i FN Global Compact for samfunnsansvar. Dette gjer vi gjennom å praktisera openheit og transparens slik at ålmenta kan få innsyn i korleis Ferde utfører oppgåvene sine. Ferde forventar det same av leverandørane sine og stiller krav til alle leverandørane. Vi gjennomfører kartleggingar og kontrollar for å sikra dette. Informasjonen som vert gjeve til ålmenta skal vere korrekt og objektiv.

Ferde har eit overordna mål om å utvikla og foredla medarbeidarane i selskapet slik at kompetansen vert verande i selskapet og at servicen mot oppdragsgjevarar, samarbeidspartnarar og kundar held eit høgt nivå. Dette skal vi oppnå gjennom å ha høgt fokus på trivsel, medverknad, kompetansebygging og kvalitetssikring av arbeidsprosessar. Det skal skapast eit triveleg og sikkert arbeidsmiljø for alle tilsette, innleigde og underleverandørar. Ferde er sertifisert Miljøfyrtårn. Sertifiseringa viser at Ferde oppfyller krav og gjennomfører tiltak for miljøvenleg drift og eit godt arbeidsmiljø, og gir gode føresetnader for å bidra til fleire av FN sine berekraftsmål.

Signering av utferdaravtalar

Ferde har gjennom bompenggeavtalen ei plikt til å sørgja for selskapet sine interesser, ved å etablera størst mogleg tryggleik/soliditet for den framtidige kontantstraumen. Rammeverket for utferdarmarknaden føreset at ein kommersiell utferdar skal ha signert utferdaravtale med alle operatørane, før han kan setjast i operativ drift. Ferde har signert utferdaravtale med alle utferdarselskapa dvs. med SkyttelPASS AS, Fremtind Service AS, Tolltickets GmbH, Flyt AS, Brobizz A/S, Øresundsbrokonsortiet og Leaseplan Norge AS.

Utvikling av vegkantssystemet

Ferde har ansvaret for og skal dekkja kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehald av portalar og med dette også avvikling av vegkantutstyret.

Rammeavtale vegkantutstyr er gjennom opptatt

Ferde har starta ein prosess med mål om å inngå rammeavtalar på vegkantutstyr

E39 Sveгатjørn – Rådal.

Planlagt opning av veg og innkrevjingsstart er 31. oktober 2022. SVV skal vera godt i rute med både vegen og stasjonsområda. Sjølve installasjonen vil skje i september.

Vossapakko

Innkrevjingsutstyret er demontert og lagt på lager som reservedelar for resterande Tecsidel stasjonar.

E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest

Store deler av installasjonsjobben vart utført før sommaren 2022, siste del av installasjonen og testing vil bli gjort etter sommarferien.

Tildeling av nye kontraktar

Det har ikkje blitt tildelt nye kontraktar sidan førre rapportering.

Komande vegkantprosjekt

- Nordhordlandspakken, vert utvida med 1 bomstasjon (Radøy) i 2024.
- Sotrasambandet
- Askøypakken –utviding med ein bomstasjon
- E16 Arna – Stanghelle (ikkje vedteke enno, Ferde gjev tekniske råd til SVV)
- E39 Storehaugen – Førde (ikkje vedteke enno, Ferde ser på bomstasjonsplassering i lag med SVV, sak frå SVV om førehandsvurdering av bompengelopplegg for delvis bompengefinansiering av E39 Storehaugen – Førde vert handsama i fylkesutvalet i VLFK 6.9.2022).
- E18 Tvedestrand – Dørdal

7.2. Driftsoppgåver

Ordinær drift

Ferde skal i 2022 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje.

Avslutting av innkrevjing sidan førre eigarrapport

Innkrevjinga av bompengar til Vossapakko vart avslutta tysdag 7. juni 2022 kl. 12.00. Vossapakko består av tre vegprosjekt på E16 og Rv13 i Voss herad, i tillegg til nytt kryss på Stanghelle i Vaksdal kommune. Vossapakko starta innkrevjinga den 8. desember 2010 og var forventa nedbetalt i desember 2025. Men sidan alle prosjekta i Vossapakko er ferdig bygde, kunne innkrevjinga avsluttast meir enn tre år før utløpet av innkrevjingsperioden.

Nye innkrevjingar sidan førre eigarrapport

Ingen nye bompengeprojekt har starta opp sidan førre rapportering.

Nye innkrevjingar hausten 2022

Innkrevjinga til prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal startar opp 31.10.2022. Sjå lenger bak i rapporten.

I prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest starta innkrevjinga i stasjon Skoieveien, på delstrekninga Døle bru – Mandal 1.1.2022. Det er no venta at tre nye delstrekningar lenger aust vil opna 2.11.2022. Dette gjeld følgjande delstrekningar og bompengestasjonar:

Delstrekning	Bomstasjon
Breimyr - Monan	Storemyr
Monan - Lohnelier	Lohnelier
Lohnelier – Døle Bru.	Holbekkstjønn

Innkrevjinga til Kvinnheradpakken vil truleg starta opp i løpet av året. Sjå lenger bak i rapporten.

Rettsprosessar som Ferde har hatt i 2022

Tecsidel: Ferde heva leveransen av vegkantutstyr E18 Tvedestrand-Arendal og fremja erstatningskrav for tap. Her vart det inngått forlik før hovudforhandling.

Protector forsikring: Forsikringselskapet hadde ansvarsforsikringa på bilen som køyrte ned og skada Bruland bomstasjon 23.oktober 2020. Selskapet har ikkje akseptert heile kravet frå Ferde på erstatning for tap i samband med dette. Her er det inngått forlik før hovudforhandling.

Takstendringar sidan førre rapportering

Prisjustering av bompengetakstane

Prosjekta vert vurderte i høve til kor tid det er aktuelt å prisjustera takstane etter konsumprisindeksen. I prosjekt med låge takstar er det ikkje praktisk og føremålstenleg å gjera årlege prisjusteringar, då takstendringa gjerne berre vert nokre ører. Prisjustering vert også gjerne gjort i samband med andre takstendringar.

Takstane i prosjekta Ryfast og Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken) vart endra 1. juli. I prosjektet Kvammapakken vart takstane endra 15. juli. Takstane i prosjekta Askøypakken, Rogfast, Fv45 Gjesdal og E39 Tvedestrand – Arendal vart endra 1. august.

I bypakkar er det naudsynt med lokalpolitisk tilslutnad for å kunna prisjustera takstane. I Bypakke Nord -Jæren (Bymiljøpakken) og Bypakke Bergen er det gjort vedtak i styringsgruppene som inneber at selskapet skal prisjustera når konsumprisindeks er oppnådd, og når denne utgjør ei heil krone på ordinær takst. Styringsgruppa i den respektive bypakken får då takstsaka til orientering. Fylkesutvalet i Vestland og formannskapet i Sunnfjord vedtok 2.6.2022 at takstane i Førdepakken skal prisjusterast i takt med gjennomsnittleg konsumprisindeks, og at Ferde AS kan søka Vegdirektoratet om dette utan å innhente lokal politisk tilslutnad på førehand. Vegdirektoratet gjorde 19.08.2022 takstvedtak om prisjustering av takstane i Førdepakken.

Justering av takstane i høve til fastsett gjennomsnittstakst

Ferde skal i haust vurdere om dei realiserte gjennomsnittstakstane i prosjekta samsvarar med dei fastsette (budsjetterte) gjennomsnittstakstane frå proposisjonar og takstvedtak. Der det er store avvik, kan det verta aktuelt å fremja søknad om takstendring. Forslag til endringar i grunntakstane for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst må ha tilslutnad frå dei råka fylkeskommunane og garantistane før Vegdirektoratet eventuelt fattar nytt takstvedtak. I bypakkar må ein i tillegg ha lokalpolitisk tilslutnad frå kommunane som innkrevjinga skjer i.

Takstendring i kombinasjon med utvida innkrevjingsperiode

Basert på gjennomgangen av økonomien i prosjektet Hardangerbrua utarbeida Ferde i desember 2021 ulike forslag til takstjustering i kombinasjon med forlenga innkrevjingsperiode. Vestland fylkeskommune handsama forslaga i møte i fylkestinget 22. juni 2022, sak PS 60/2022, og gjorde slikt vedtak:

«1. Fylkestinget godkjenner ein takstauke på 10% på riksvegprosjektet Rv 7/Rv13 Hardangerbrua.

2. Fylkestinget godkjenner at ein opnar for utvida innkrevjingsperiode og ein utvida garantiperiode på inntil 5 år, frå 2028 til 2033.»

Ferde sende takstsøknad og søknad om forlenga innkrevjingsperiode til Vegdirektoratet 23.06.2022. Vegdirektoratet gjorde takstvedtak 9.9.2022. Pkt. 1 var godkjent. Pkt. 2 meiner Vegdirektoratet at det er for tidleg å ta stilling til.

7.3. Eventuelle framtidige prosjekt

Vedtekne prosjekt – med innkrevjing etter juni 2022

E39 Sveгатjørn – Rådal (Os – Bergen)

Strekninga E39 Rådal – Sveгатjørn i kommunane Bjørnafjorden og Bergen skal etter planen opna tidlegast 21.10.2022. Bompenggeinnkrevjinga vil truleg starta opp samstundes. I Prop 134 S (2013- 2014) er det lagt til grunn samla bompenggeinntekter på om lag 5 mrd. kroner i 2014-prisnivå. Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing i automatiske bomstasjonar ved grensa mellom Bjørnafjorden og Bergen kommunar. Det er føresett innkrevjing i begge retningar. Innkrevjinga vil skje på ny E39 i Endelausmarka, på eksisterande E39 (som vert til Fv583) ved Bahus og på Fv163 ved Djupvik.

Vegdirektoratet har 22.7.2022 gjort takstvedtak for E39 Sveгатjørn – Rådal. Takstane vert 110 kr. for tung bil (takstgruppe 2) og kr. 55 for lett bil (takstgruppe 1) for fullprispasseringar i kvar av dei tre stasjonane. Det er ikkje timesregel eller passeringstak i dette prosjektet.

Det vert sett på å finna fram til ordningar som særleg kan skjerma dei som bur rundt bomstasjonane på Fv5158 og noverande E39. Samferdselsdepartementet har gitt oppdrag til Statens vegvesen om å vurdere to-bomløysinga som er føreslått av kommunane. Det er også gitt opning for å vurdere andre ordningar om dette vert føreslått av lokale styresmakter, som t.d. flytting av bomstasjon eller reduserte takstar på sideveg. Frist for oppdraget er sett til 1. desember 2022.



(Bilete: Statens vegvesen)

Kvinnheradpakken

Kvinnheradpakken, Prop 100S (2021-2022) Finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland, vart vedteke i Stortinget 19.05.2022. Vegdirektoratet har no fått fullmakt frå Samferdselsdepartementet til å inngå prosjektavtale med Ferde.

Garantiramma er på 187 mill. 2021 kr. Bompengebidraget til vegprosjekt i Kvinnheradpakken er berekna til 206 mill. kr. Dette utgjør ein bompengedel på omlag 24 prosent og det er føresett at innkrevjinga skal skje på ferjesambanda Gjermundshamn /Varaldsøy – Årsnes, Utåker – Matre/Skånevik og Ranavik – Skjersholmane. Det er også føresett bompengainnkrevjing mellom Varaldsøy og Årsnes, sjølv om det ikkje verte teke ferjebillett på denne strekninga frå 1. juli 2022. Kvinnheradpakken finansierer mellom anna utbetringar mellom Årsnes ferjekai og Folgefonntunnelen, mellom Sæbøvik–Eidsvik–Tofte og mellom Opsanger – Porsvik. Innkrevjingsperioden er 15 år.

Rv555 Sotrasambandet, Sotrabrua

Sotrasambandet er venta å opna innan 1.07.2027. Garantisten Vestland fylkeskommune ønskjer å halda fast på at det skal vera bom på sideveg (den gamle brua) i dette prosjektet. Den samla lånegarantien i prosjektet er 3 mrd. kr. Bruttobompenginntekter er rekna til om lag 7,3 mrd. 2018-kr. og det er føresett at Ferde sitt bompengebidrag til prosjektet er 6,5 mrd. 2018 kr.



(Bilete: Statens vegvesen)

E18 Tvedestrand – Dørdal (Bamble):

Stortinget vedtok 23. mars 2021 Prop 70S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder. Dette prosjektet er Ferde sitt ut frå prinsippet om at størstedelen av prosjektet (i kr. og i km.) ligg i Agder fylke. Dette er avtalt i samtalar mellom Ferde, Nye Veier, Vegdirektoratet og Vegfinans. Bruttobompengeneinntektene er rekna til om lag 5 950 millionar 2020 kroner. Av desse føreset ein at 3 910 millionar 2020 kroner blir nytta til å dekkja delar av investeringskostnadene. Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekkja finansieringskostnader og innkrevjingskostnader. Bompengeperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar.

I dette prosjektet kan det koma store endringar i trase, standard og framdrift. Prosjektet skulle ifølgje planen byggast ut med første delopning i 2025 og siste delopning i 2028 Nye Veier held på med ei verdioptimalisering for å gjera prosjektet økonomisk realiserbart og meir bærekraftig. Verdioptimaliseringa skal gje eit betre grunnlag for å kunne halda prosjektet innanfor dei økonomiske rammene i Prop. 70 S (2020–2021). I tillegg skal omsynet til landskap og miljø vektleggast sterkare. Når arbeidet med verdioptimaliseringa er avslutta, tar ein opp igjen arbeidet med detaljreguleringa. Det er derfor svært uvisst kor tid det vil koma bompengennekkering i dette prosjektet.



(Kart: Nye Veier)

<https://www.nyeveier.no/prosjekter/e18/e18-tvedestrand-bamble/>

Revidert Bømlopakke

Stortinget vedtok 20.12.2021 Prop. 2 S (2021–2022) med eit revidert opplegg for Bømlopakken. Innkrevjinga på Bømlo vert forlenga til 2037. Den nye pakken finansierer prosjekta Fv541 Sakseid – Hestaneset, Fv542 Notland – Mosterhavn og Fv541 Ekornsæter– Sakseid samt nokre mindre utbetringar på Bømlo. Innkrevjingsopplegget er det same som i noverande Bømlopakke. Garantiramma er 682 mill. kr. Utbyggingskostnadane er 665 mill. 2021 kr. og bompengane finansierer 494 mill.kr av desse. Det er venta at innkrevjinga til revidert Bømlopakke vil starta opp i løpet av 2022.

Revidert Askøypakke

Stortinget vedtok 19.05.2022 Prop. 101 S(2021-2022) Revidert finansieringsopplegg for Askøypakken i Vestland. Askøypakken vart utvida med fem år for å fullføra prosjekta i pakken. Vegdirektoratet har no fått fullmakt frå Samferdselsdepartementet til å inngå prosjektavtale/tilleggsavtale med Ferde. Det er venta at innkrevjinga til det reviderte opplegget for Askøypakken vil starta opp i løpet av 2022. Dagens innkrevjingssystem held fram. I tillegg vert det oppretta ein ny bomstasjon på Kleppevegen nord for rundkøyringa ved Vatnavatnet med innkrevjingsretning mot Klepppestø. Garantibeløpet er 633 mill. 2021-kr. I det reviderte finansieringsopplegget for Askøypakken er det lagt til grunn forlenging av den samla bompengainnkrevjinga i fem år til 2033. Saman med midlane som står att frå tidlegare gir dette ei total ramme til vegprosjekt i perioden 2022–2033 på 1 661 mill. 2022-kr. Av dette utgjer bompengebidraget 1 294 mill. kr. Pakken skal ferdigstilla følgjande 3 prosjekt som er starta opp: Fv563 Strømsnes – Hop, Fv213 Skiftesvik – Marikoven og Fv562 Lavik – Haugland. Pakken skal i tillegg finansiera følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje: Fv212 Slettebrekka – Hetlevik, Fv562 Fromreide – Kjerrgarden og Fv562 Fauskanger. Det vert i tillegg avsett ei ramme til kollektivtiltak. Det fylkeskommunale bidraget skal finansiera kollektivtiltaka.

Aktuelle prosjekt – vedteke lokalpolitisk, men som ikkje har kome i proposisjon til Stortinget

Masfjordsambandet/Masfjordbrua

Fylkestinget i Hordaland vedtok 12.12.2017 eit bompengeopplegg for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, men knytte vilkår til søknaden. Fylkestinget føresette at prosjektet vart fullfinansiert gjennom ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunalt bidrag. Vestland fylkeskommune har i brev til Samferdselsdepartementet og Kommunal og - distriktsdepartementet 23.6.2022 bedt om å få avklart status for søknaden og kva som skal til for at Masfjordsambandet kan bli godkjent som ferjeavløysingsprosjekt og bompengeprosjekt.

E134 Seljestad – Røldal

Fylkestinget i Vestland har i møte 9.6.2020 slutta seg til eit bompengeopplegg for E134 Røldal—Seljestad i Vestland fylke. Det er lagt til grunn at utbygginga skal skje i åra 2022-2027 og at bompengeinnkrevjinga tek til når prosjektet opnar for trafikk. Fylkestinget i Vestland gjorde 14.12.2021 eit nytt garantivedtak for prosjektet. Garantiramma er 1025 mill. kr. bompengane er sett til 512 mill. kr. i finansieringsplanen. Det gir eit bompengebidrag på 17,2 prosent. Prosjektet er med i Nasjonal transportplan 2022- 2033. Vegdirektoratet har sendt utkast til proposisjon over til Samferdselsdepartementet. Det er uvisst kor tid regjeringa legg fram proposisjonen for Stortinget.

E39 Kristiansand – Lyngdal (teknisk revidering)

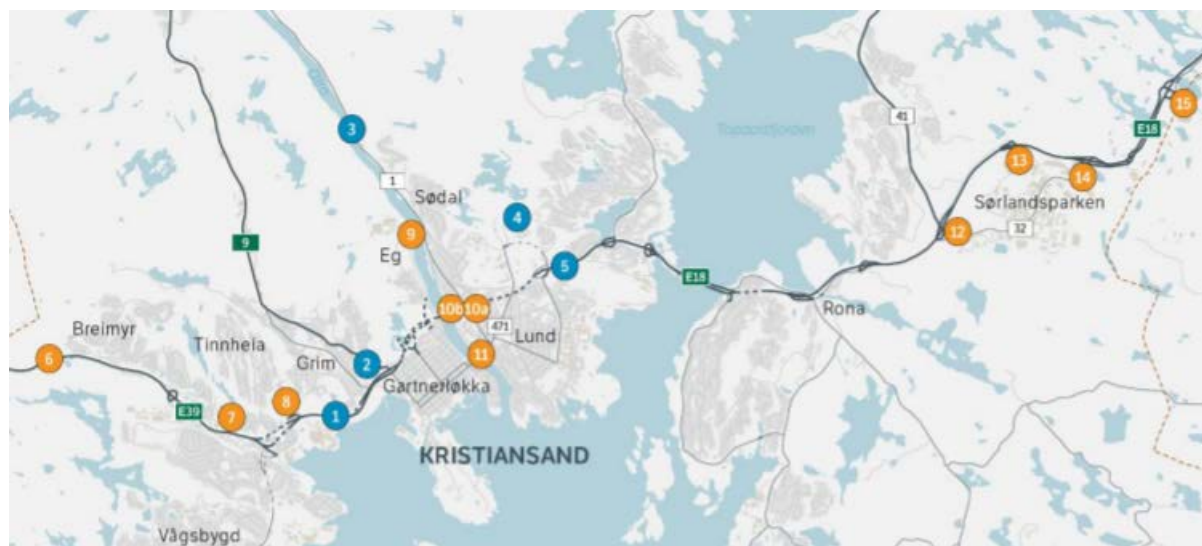
I prosjektet E39 Kristiansand – Lyngdal har Nye Veier endra trasé og kryssplassering på strekninga Mandal Øst – Hegdal. I tillegg er kontraktstrategien for strekninga optimalisert, noko som medfører at utbygginga endar ved Røyskår og ikkje ved Vatlandstunnelen slik som vist i Prop. 135 S (2016-2017). Endringa i slutt punkt for utbygginga medfører at ein bomstasjon vert fjerna frå prosjektet (det vil seia ikkje bygt). På strekninga Mandal Øst - Herdal vert tidlegare planlagde kryss ved Reibakken og Livold erstatta av eit nytt kryss ved Blørstad. Fylkesutvalet i Agder har i møta 12.10.2021 slutta seg til endringane. Det er venta at det vert lagt fram ein proposisjon om endringane i prosjektet hausten 2022.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

Fylkestinget i Agder godkjente i møte 13.12.2021 «Faglig grunnlag – Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3». Liknande vedtak var då gjort i bystyret i Kristiansand 8.12.2021. Basert på brev frå Samferdselsdepartementet frå 16.5.2022 vart ei ny sak om samferdselspakka fase 3 handsama i fylkestinget i Agder i 15.06.2022 og i bystyret i Kristiansand 8.06.2022.

Bompengeordninga for fase 3 vert sett i samanheng med forhandlingsresultatet for ein byvekstavtale. Visst det ikkje vert ein byvekstavtale med staten, vert Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 vidareført. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 legg ein opp til skal etablerast snarast mogleg og det er føresett at fase 3 av pakken overtar alle forpliktingane frå Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, Prop. 95 S (2020–2021). Garantibeløpet er 2,2 mrd. 2018 kr. Det er lagt opp til eit bompengebidrag på 4,4 mrd. kr.

Det er lagt opp til å utvida gjeldande bompengeordning (5 stasjonar) med 10 nye bomstasjonar:



(Kart frå Statens vegvesen)

Det er uvisst kor tid det vil kunna koma ein proposisjon for ein revidert bypakke. Samferdselsdepartementet skriv i brev frå 16.05.2022 at:

«Samferdselsdepartementet er også kjent med at Kristiansandsregionen ønsker å komme i en posisjon til å forhandle om en byvekstavtale med staten. I lys av den økonomiske situasjonen og den siste tids signaler fra samferdselsdepartementet må

ambisjonsnivået i samferdselssektoren vurderes nærmere. Dette vil kunne få konsekvenser også for byområdene som er omfattet av byvekstavtaleordningen.»

E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren

Bystyret i Kristiansand vedtok 16.02.2022 Nye Veier sitt framlegg til delvis bompengefinansiering av E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren. Liknande vedtak vart gjort av fylkestinget i Agder 3.5.2022. I det faglege grunnlaget frå Nye Veier er kostnadsanslaget føresett å vera på 5,7 mrd. 2021-kroner. Den statlege andelen utgjer om lag 76 pst og bompengeandelen utgjer om lag 24 prosent. Garantibeløpet er rekna til å vera 1982 mill. 2021-kroner. Bompengeperioden er 15 år og innkrevjinga vil skje i to bomstasjonar.



Grunna kostnadsauke i 2022 er det uvisst kor tid det kjem ein bompengeproposisjon for dette prosjektet. Nye Veier har sett dette prosjektet på «vent» i høve til anbod, men selskapet arbeider med reguleringsplanen.

E39 Bue – Ålgård

Fylkestinget i Rogaland vedtok 23.02.2021 å delfinansiera Nye Veier sitt prosjekt ny E39 mellom Bue i Bjerkreim kommune og Ålgård i Gjesdal kommune. Garantibeløpet var då på 844 mill. kr. Bompengebidraget er 598 mill. 2020 kr. og utgjer om lag 20% av finansieringsopplegget. Grunna kostnadsvekst vedtok fylkestinget 26.04.2022 å utvida garantiramma til 972 mill. kr. Brukarane av ny E39 Bue-Ålgård betalar for lengda ein køyrer, og med en lik kilometertakst på heile strekninga. Det vert to bomstasjonar – ein på strekninga Bue-Skurve - og ein på strekninga Skurve - Ålgård. Grunna kostnadsauke i

2022 er det uvisst kor tid det kjem ein bompengeproposisjon for dette prosjektet. Nye Veier har sett dette prosjektet på «vent» i høve til anbod.

E16 Arna – Stanghelle

Fylkestinget i Vestland slutta seg 22.6.2022 til at utbygginga av E16 Arna-Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar blir delfinansiert med bompengar. Liknande vedtak vart gjort i heradsstyret i Voss 9.6.2022 og i kommunestyret i Vaksdal 14.6.2022. Det er førebels lagt til grunn 14 827 mill. 2021-kr i styringsramme og 17 163 mill. 2021-kr i kostnadsramme for E16 Arna - Stanghelle. Bompengebidraget er førebels rekna til 3 160 mill. 2021-kr. Det er førebels lagt til grunn at utbygginga skjer i åra 2023-2033 med prosjektering i 2023 og anleggsstart i 2024.



(Bilete: Statens vegvesen)

Bompengeprojekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk

Ferde er kjent med at det vert sett på /arbeidt med

- Ein bypakke for byområdet Haugesund (prinsippsak før nyttår?)
- Eigne bompengepakkar for Karmøy/Fv547 og for Haugesund nord-Sveio/Fv47.

- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde), etter at Førdepakken er ferdig
- E39 Ådland – Sveгатjørn (Hordfast)
- E39 Lyngdal vest - Bue
- E134 Bakka – Solheim
- Fv7 Tokagjelet
- Tunnel mellom Sauda og Etne

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

7.4. Innkrevjing av bompengar på ferje

Ferde krev inn bompengar til Bømlopakken på sambandet Langevåg – Buavåg og til Rogfast på sambandet Arsvågen – Mortavika. Ferde vil i haust inngå driftskontraktar med Fjord1 for Gjermundshamn /Varaldsøy – Årsnes og Ranavik – Skjersholmane, og med Boreal Sjø for sambandet Utåker – Matre/Skånevik, eller ev. med Skyss.

Til liks med på land, er det no problem med å få inn ferjebillettinntekter, og med dette også bompengar, frå utanlandske bilistar (ferjereisande) utan autopassavtale. Sjå lenger framme i rapporten. I Ferde sitt område har ein fått inn om lag 0,5 mill. kr. av bompengerekravet på 4 mill. kr som består av fakturerte og ikkje fakturerte bompengar.

Av dei ikkje innbetalte bompengane på ferje, utgjør beløpa frå dei tyskregistrerte køyretøya 48%. Medan dei polskregistrerte og nederlandskregistrerte står for 10% kvar. For å bøta på problemet med å inndriva bompengar (og ferjebetalinga) har Fjord1 innført manuell billettering på ferjene.

7.5. Eigarmøte

I eigarstrategien for Ferde står det:

«Eigarane av Ferde AS ønskjer å etterleve KS sine tilrådingar om at det vert halde jamlege eigarmøte. Med jamlege eigarmøte vert det lagt opp till minst eitt eigarmøte kvart halvår.»

Det vart halde eigarmøte 11.2.2022 og generalforsamling 8.4.2022. Eit ekstra eigarmøte vart halde 24.6.2022. På agendaen stod saka om avhending av inkassoselskapet Demand Norge AS og status for innkrevjing av bompengar frå utanlandske bilistar.

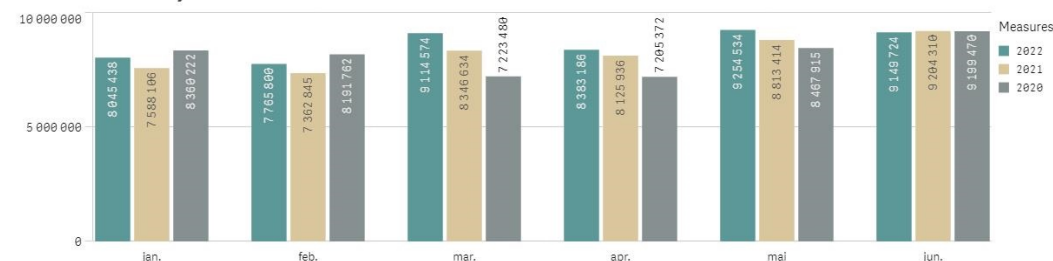
Neste eigarmøte vert halde 15.9.2022 kl. 09-10.

VEDLEGG: Prosjektøkonomi - trafikk og inntekter

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Askøypakken	Prop. 197 S (2012–2013).	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028

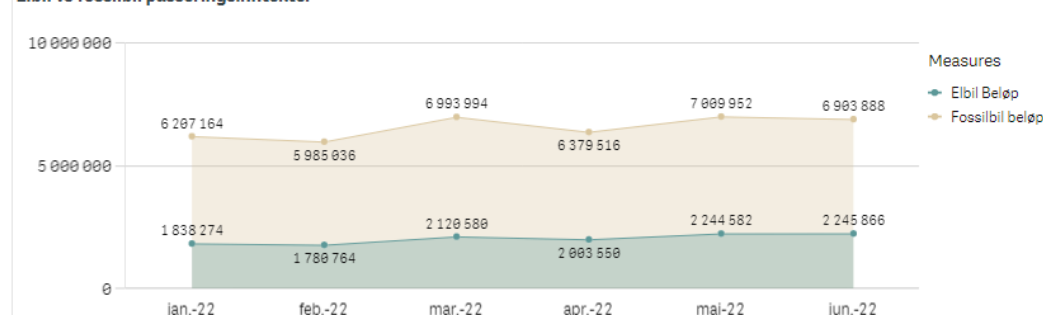
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



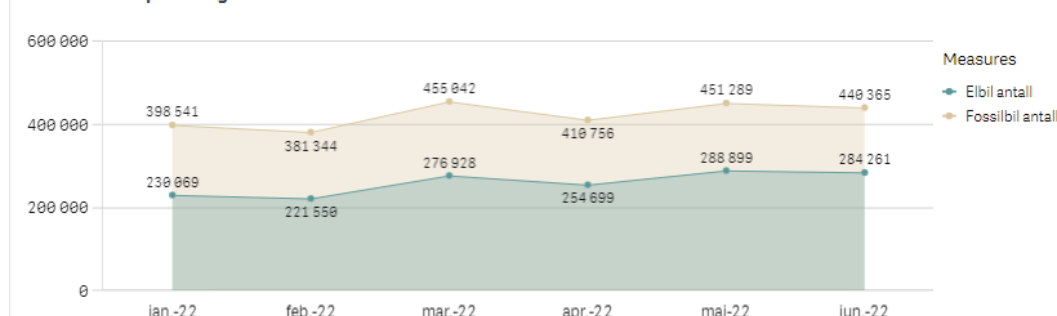
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 22 617. Det er 2953 lågare enn budsjettet. Realisert snittakst i denne perioden er 12,6 kr. Det er 3,6 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 51,7 mill. kr. Det er 4,6 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 4 093 747. Det er om lag 6% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 39% i juni 2022. Det er 7% høgare enn i juni 2021.

Andel fritakspasseringar er 39% i juni 2022. Det er det same som i juni 2021.

Høg elbilandel, høg fritaksandel og lågare trafikk enn forventa har gjeve lågare inntekter enn forventa. Revidert pakke avløyser pakken i løpet av året. Innkrevjinga vert då forlenga til 2033.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Bergen	Prop. 11 S (2017-2018)	Vestland fylkeskommune	2018 - 2037

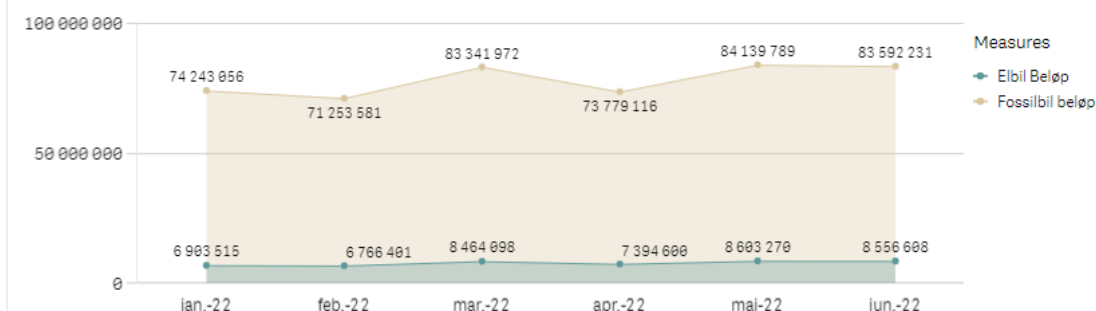
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



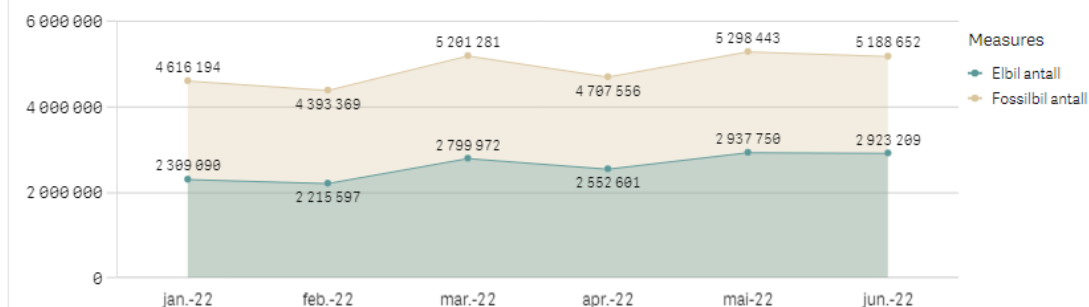
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 249 413. Det er 587 lågare enn budsjettet. Realisert snittakst i denne perioden er 11,5 kr. Det er 1,5 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 517 mill. kr. Det er 6,2 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 45 143 724. Det er om lag 6% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 36% i juni 2022. Det er 7% høgare enn i juni 2021. Andel fritakspasseringar er 44% i juni 2022, det same som i juni 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Nord-Jæren	Prop. 47 S (2016 –2017) (og justert lokalt opplegg)	Rogaland fylkeskommune	2018 - 2033

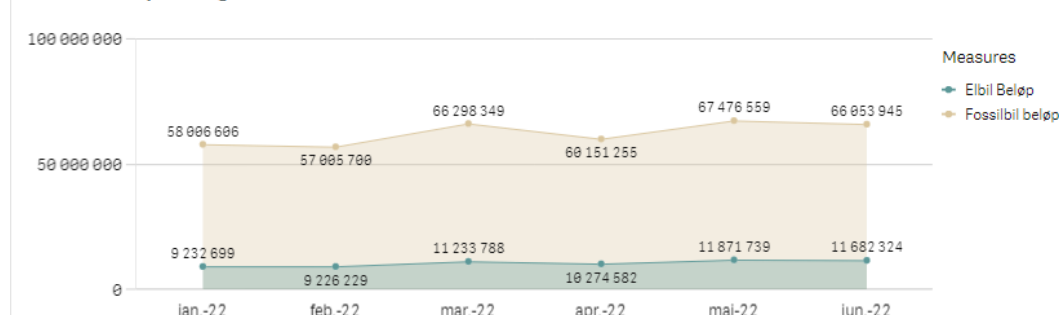
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



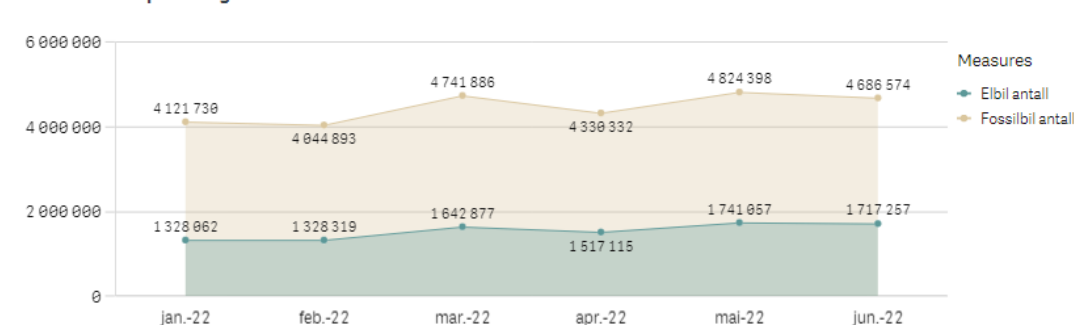
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 199 030. Det er 14 336 lågare enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 12,2 kr. Det er 0,6 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 438 mill. kr. Det er 9,3 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 36 024 506. Det er om lag 9% høgare enn i same periode i 2021.

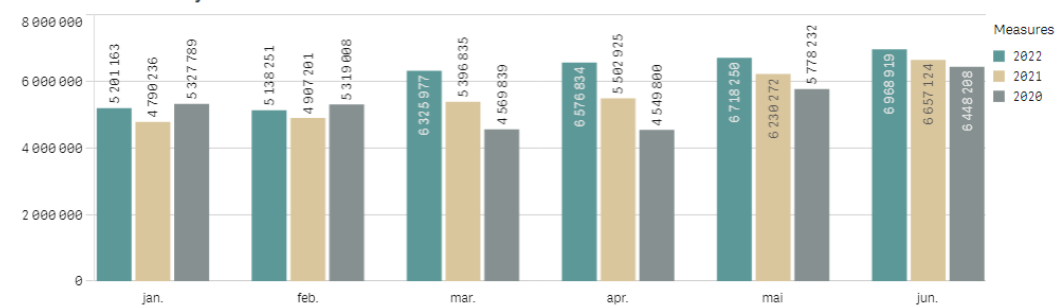
Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 27% i juni 2022. Det er 5% høgare enn i juni 2021. Andel fritakspasseringar er 33% i juni 2022, same som juni 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bømlopakken	St.prp. nr. 78 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2013 – 2028.

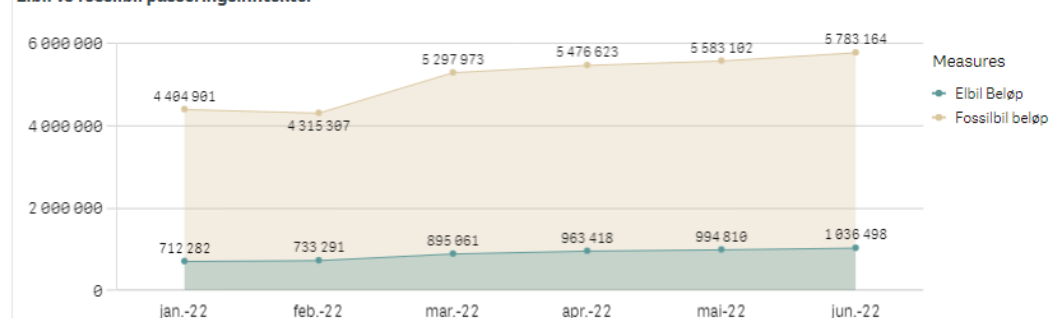
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



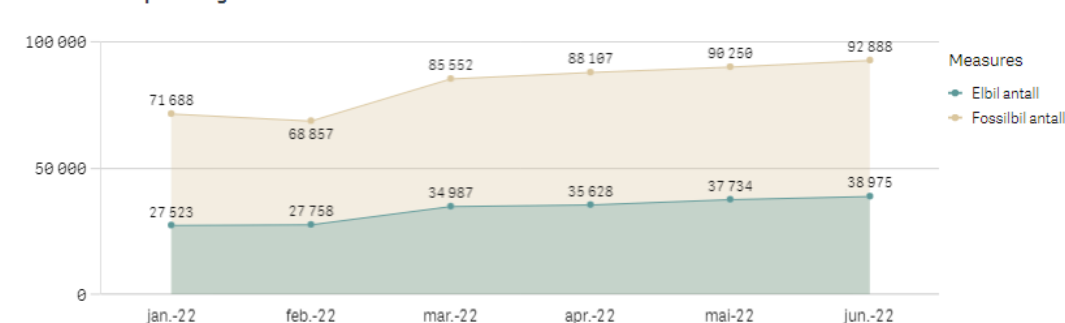
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 4078. Det er 970 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 50 kr. Det er 5 kr. høgare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 36,9 mill. kr. Det er 10,3% høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 738 158. Det er om lag 9% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 28% i juni 2022. Det er 5% høgare enn i juni 2021.

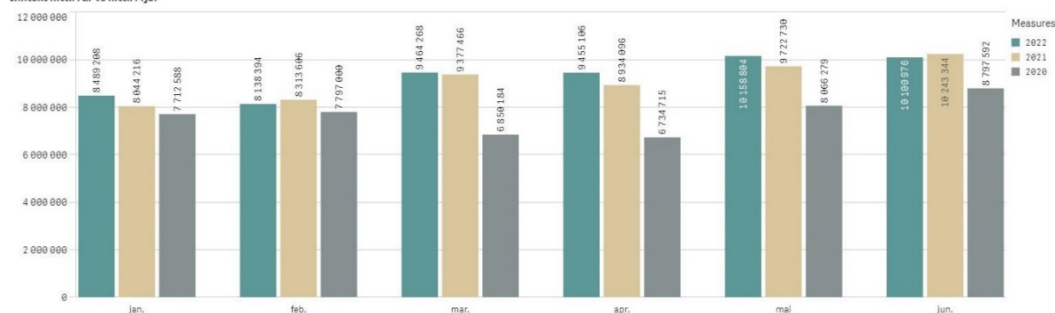
Andel fritakspasseringar er 7% i juni 2022, det er 1% lågare enn juni 2021.

Ei utviding av Bømlopakken vart vedteke i Stortinget 20.12.2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Førdepakken	Prop. 137 S (2014–2015)	Vestland fylkeskommune	2016 - 2028

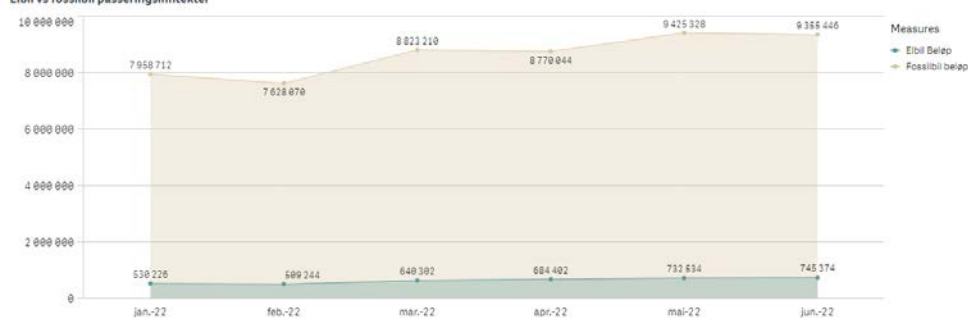
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



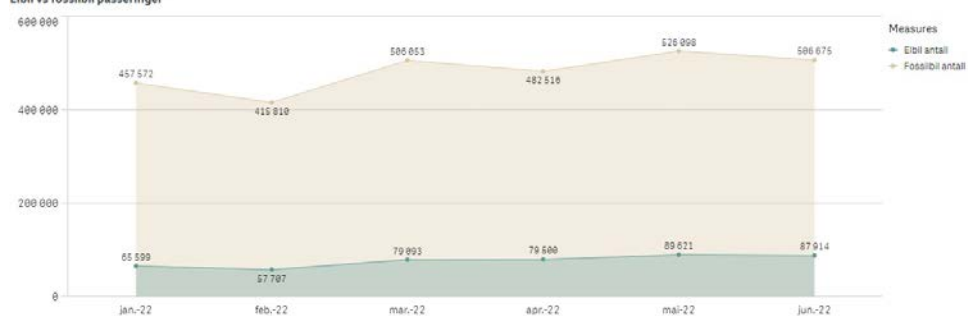
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snitttakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 18 532. Det er 897 meir enn budsjettert. Realisert snitttakst i denne perioden er 16,6 kr. Det er 4,1 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 55,8 mill. kr. Det er 2,1 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 3 354 293. Det er om lag 2% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 15% i juni 2022. Det er 5% høgare enn i juni 2021.

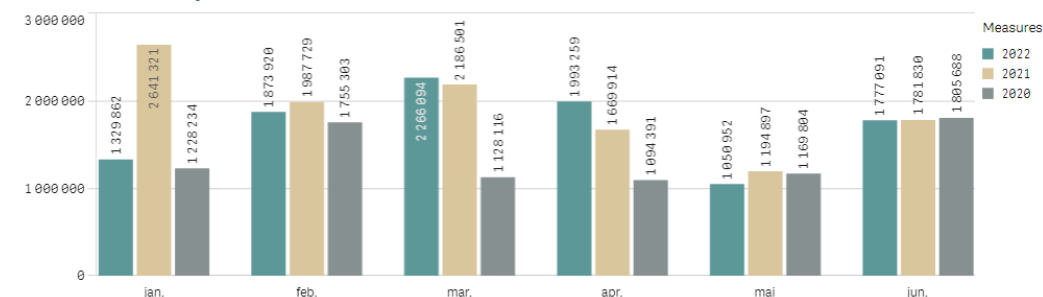
Andel fritakspasseringar er 30% i juni 2022. Det er 2% lågare enn i juni 2021.

Førdepakken har sidan oppstart av pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føreset i proposisjonen. Den låge snittprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak (30 passeringar) og timeregulering. Elbilandelen er aukande, men den er framleis relativt låg.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
FV 45 Gjesdal	Prop. 127 S (2009-2010)	Rogaland fylkeskommune	2004 – 2024.

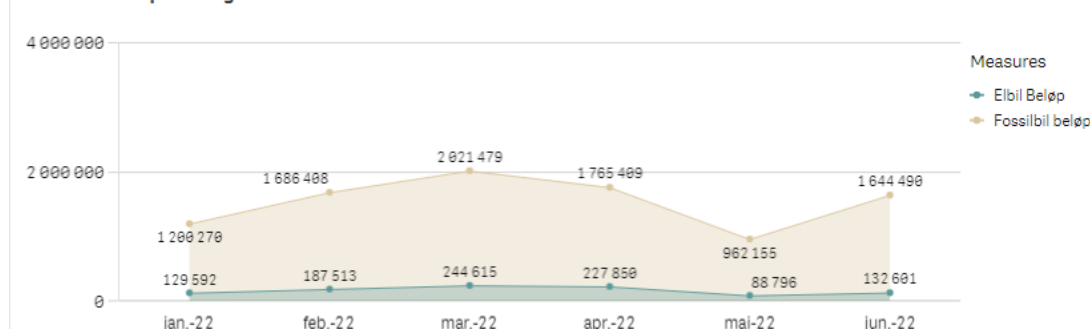
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



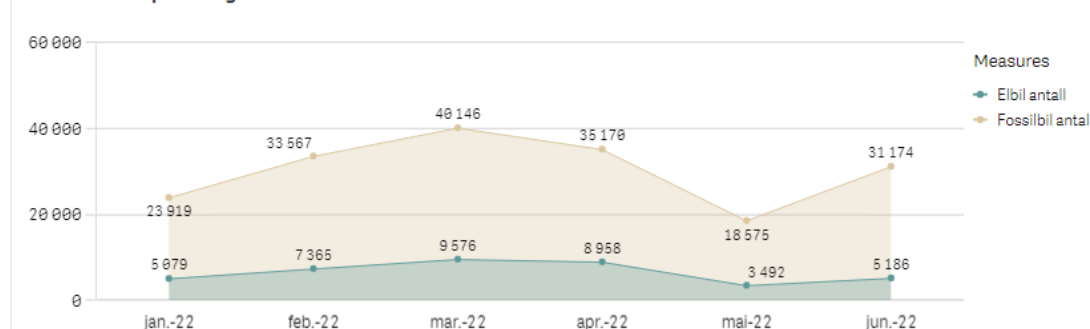
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 1 228. Det er 40 lågare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 46,3 kr. Det er ikkje fastsett eit snittakstkrav i prosjektet.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 10,3 mill. kr. Det er 10,2% lågare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 222 207. Det er om lag 13% lågare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 14% i juni 2022. Det er 3% høgare enn i juni 2021.

Andel fritakspasseringar er 1% i juni 2022, det er 1% lågare enn i juni 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Haugalandspakken	St.prp. nr. 57 (2006–2007)	Rogaland fylkeskommune	2008 – 2023.

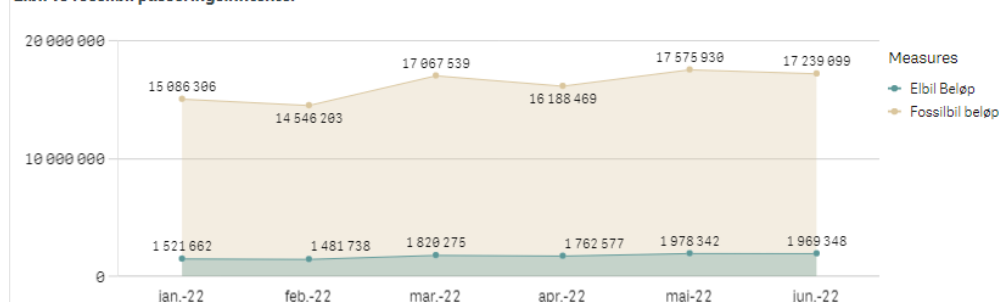
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



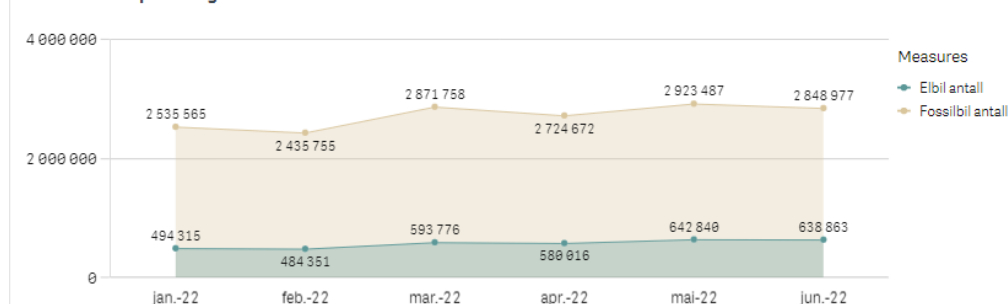
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snitttakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 109 251. Det er 4382 høgare enn budsjettet.

Realisert snitttakst i denne perioden er 5,5 kr. Det er 0,5 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 108,2 mill. kr. Det er 13,1% høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 19 774 376. Det er 5% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 18% i juni 2022. Det er 4% høgare enn i juni 2021.

Andel fritakspasseringar er 41% i juni 2022, det er same som juni 2021.

Den låge snitttaksten skuldast stor andel fritakspasseringar. Fritakspasseringane utgjør både i 2022 og i 2021 om lag 41% av alle passeringane i Haugalandspakken.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Prop. 95 S (2020–2021)	Statens vegvesen	2021 – 2035.

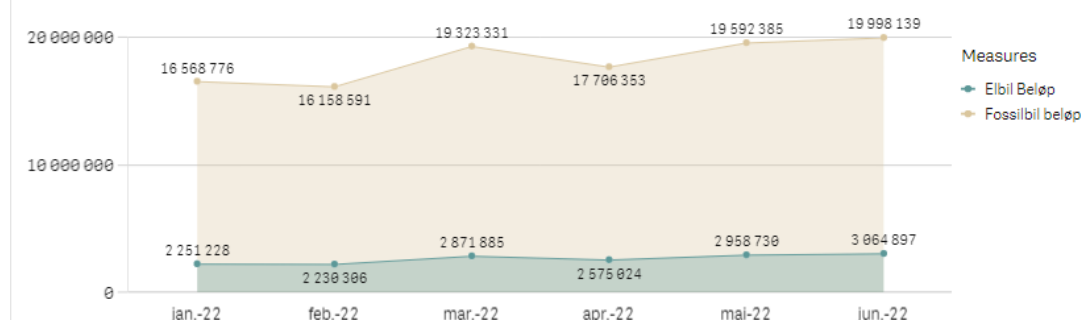
Passeringsinntekter første halvår 2022

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



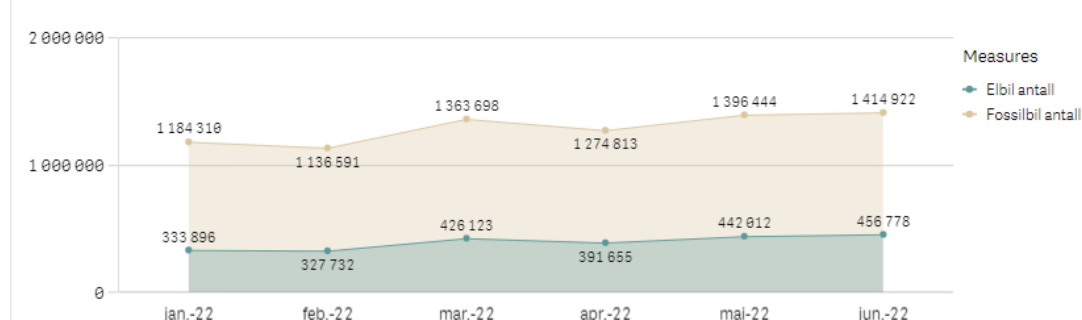
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 56 072. Det er 1572 høgare enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 12,3 kr. Det er 0,7 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 125,3 mill. kr. Talet passeringar er 10 148 975.

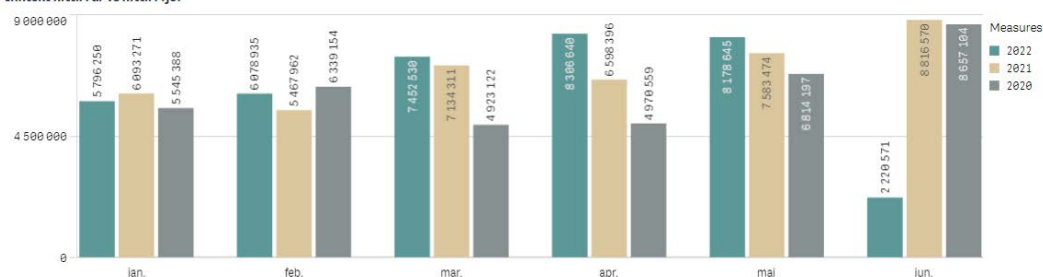
Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 24% i juni 2022.
Andel fritakspasseringar er 12% i juni 2022.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Vossapakko	Prop. nr. 61 (2008-2009)	Statens vegvesen	2010 – 2021. Innkrevjinga slutta 07.06.2022.

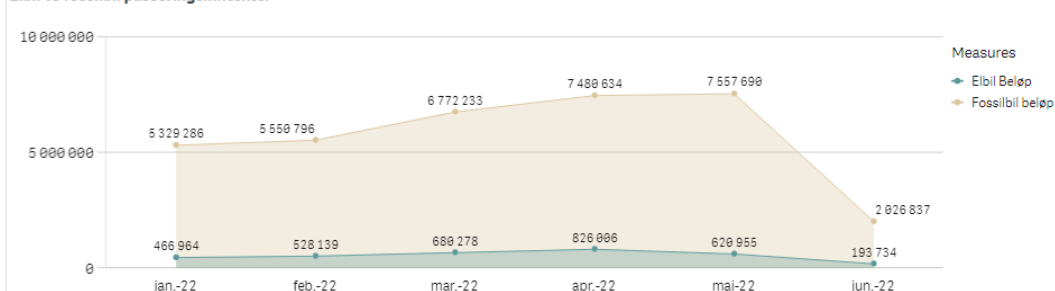
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



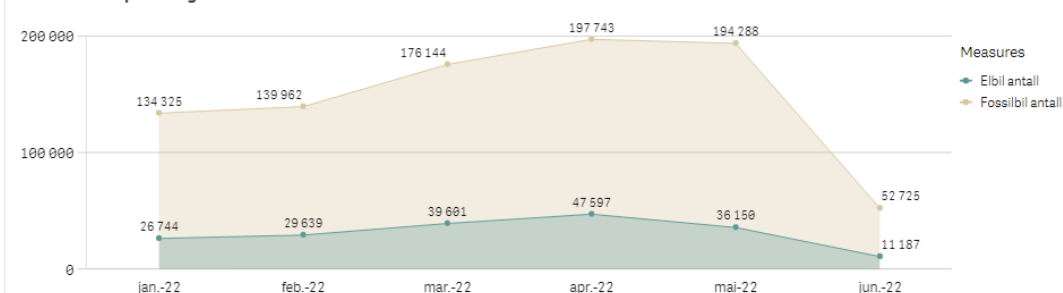
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 6001.

Realisert snittakst i denne perioden er 35 kr.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 38 mill. kr.

Talet passeringar er 1 086 110.

Elbil og fritakspasseringar

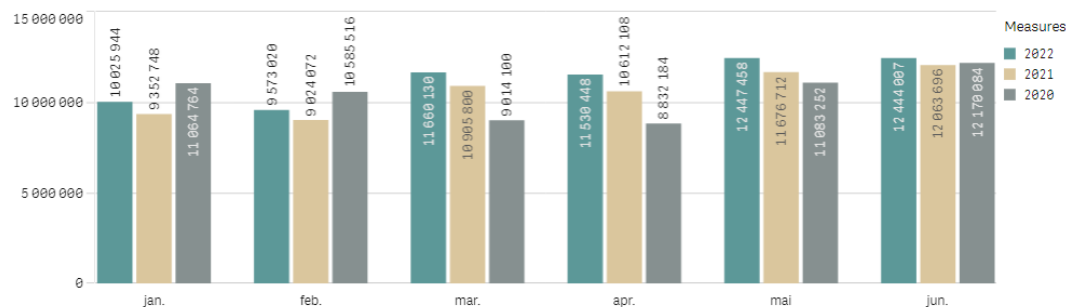
Andel elbilpasseringar er 18% i juni 2022. Det er 5% høgare enn i juni 2021.

Andel fritakspasseringar er 14% i juni 2022, det er 3% lågare enn i juni 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Nordhordlandspakken	Prop. 164 S (2016-2017)	Vestland fylkeskommune	2019 – 2032.

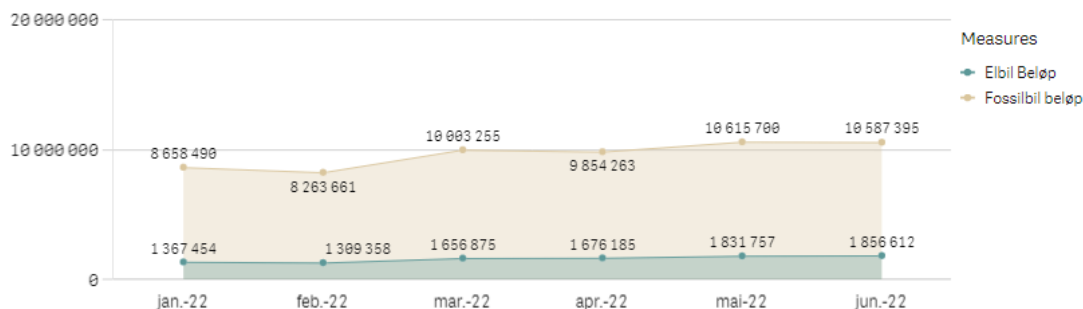
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



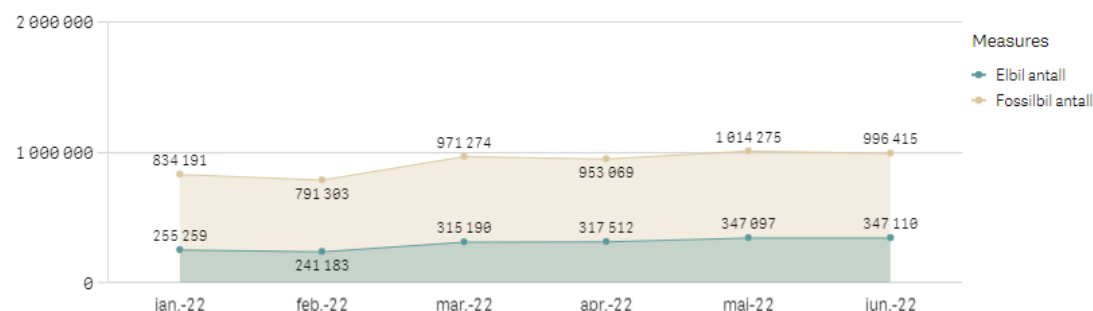
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 40 795. Det er 7834 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 9,2 kr. Det er 1,7 kr. høgare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 67,6 mill. kr. Det er 6,4 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 7 383 879. Det er 4% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

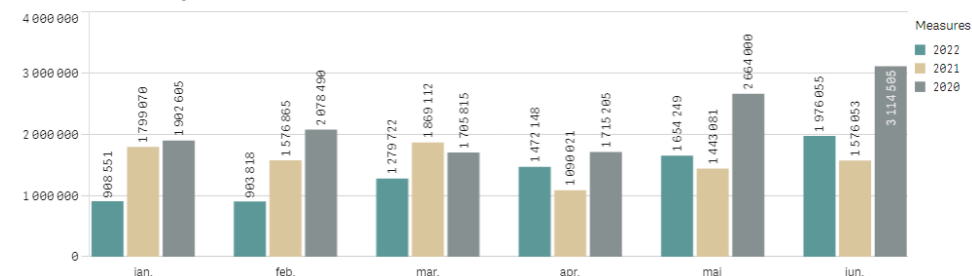
Andel elbilpasseringar er 26% i juni 2022. Det er 5% høgare enn i juni 2021.

Andel fritakspasseringar er 41% i juni 2022, det er 1% lågare enn i juni 2021.

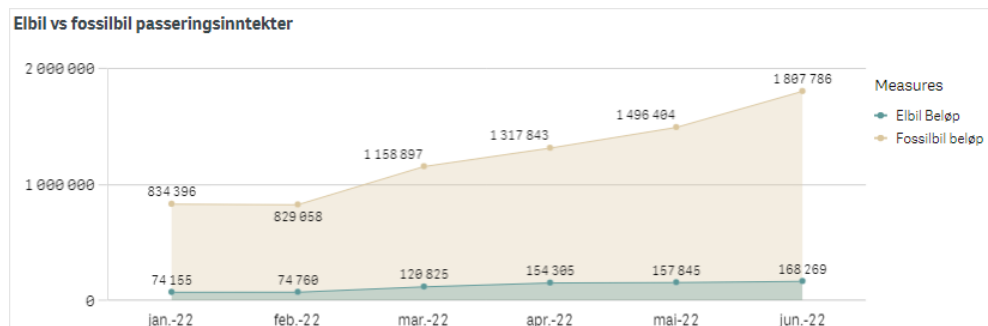
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Kvammapakken	St.prp. nr. 77 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2010 – 2029.

Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor

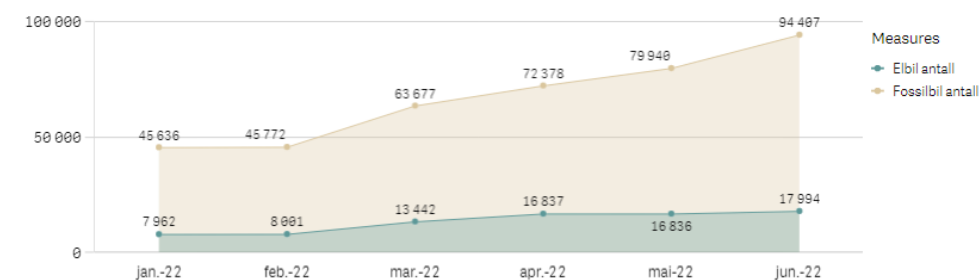


Passeringsinntekt første halvår 2022



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 2668. Det er 275 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 17 kr. Det er 4,2 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 8,2 mill. kr. Det er 12,4 % lågare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 482 882. Det er om lag 18% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 16% i juni 2022, det er 2% høgare enn i juni 2021.

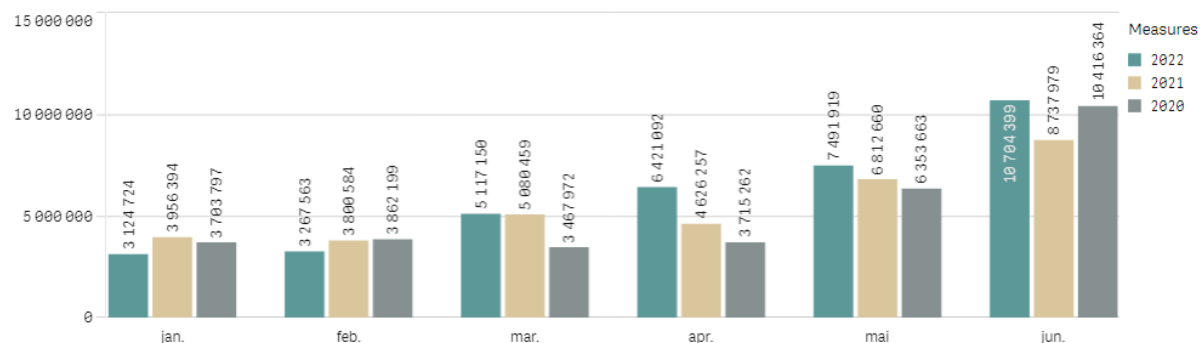
Andel fritakspasseringar er 13% i juni 2022, det er 1% lågare enn i juni 2021.

I samband med salderinga av 2020 budsjettet mottok Ferde 138,5 millionar til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprojektet Kvammapakken. Takstane vart halverte og sette ned 22.mars 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 7_Rv 13 Hardangerbrua	St.prp. nr. 2 (2005-2006)	Statens vegvesen	2013 – 2028.

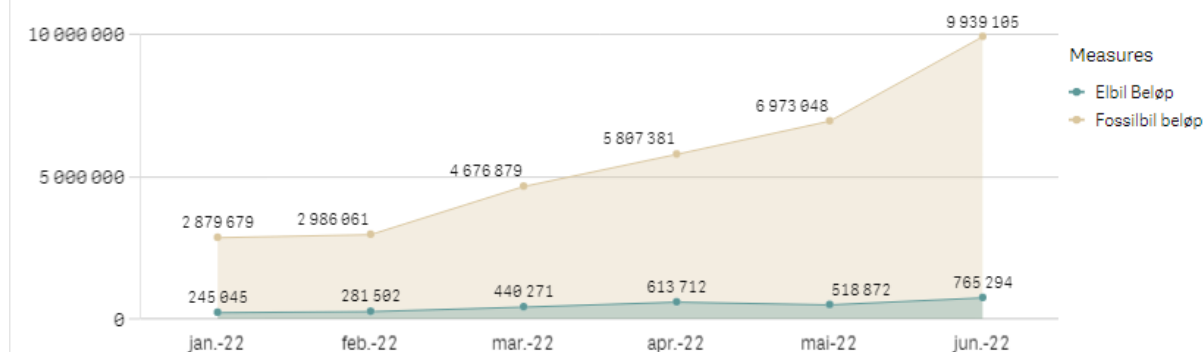
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



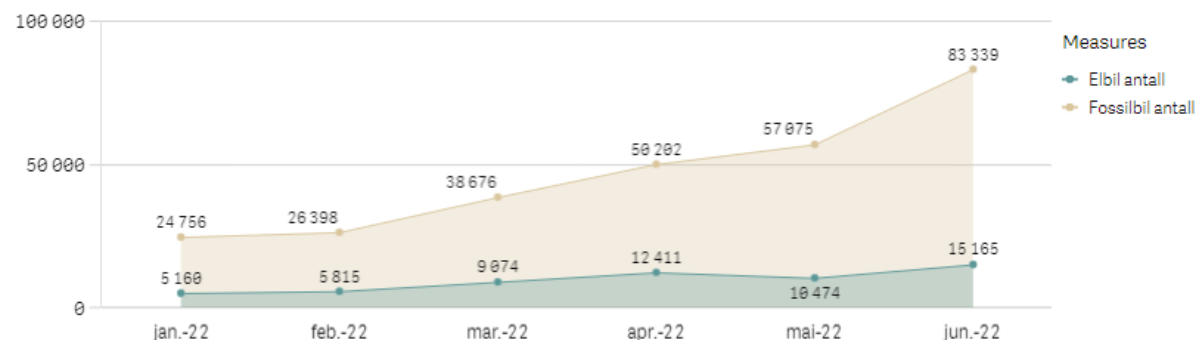
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 1870. Det er 315 lågare enn budsjettert. Realisert snittakst i denne perioden er 106,7 kr. Det er 39,4 kr. lågare enn fastsett.

Passeringsinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 36,1 mill. kr. Det er 9,4 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 338 545. Det er om lag 10% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

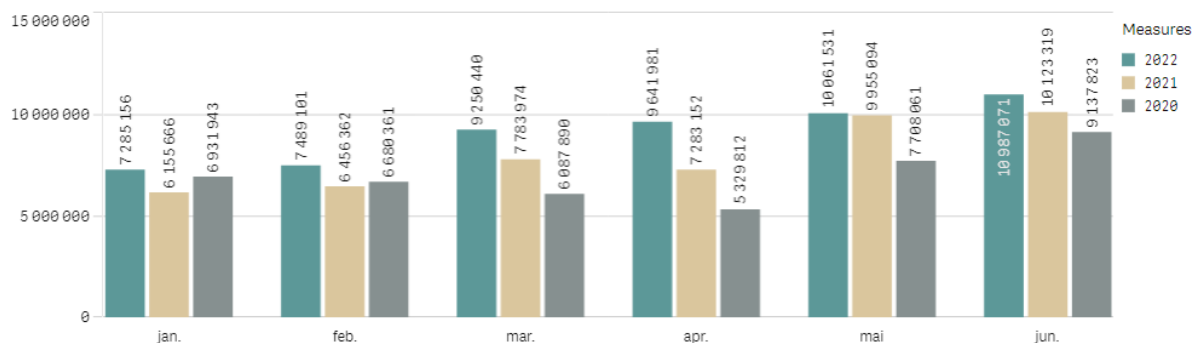
Andel elbilpasseringar er 15% i juni 2022. Det er 2% høgare enn i juni 2021.

Andel fritakspasseringar er 1% i juni 2022, det er 1% lågare enn i juni 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Rogfast	Prop. 105 S (2016-2017) Prop. 54S (2020-2021)	Statens vegvesen	2019 – 2053.

Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 4251.

Realisert snittakst i denne perioden er 71 kr.

For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. fastsett noko trafikk mål eller gjennomsnittstakst

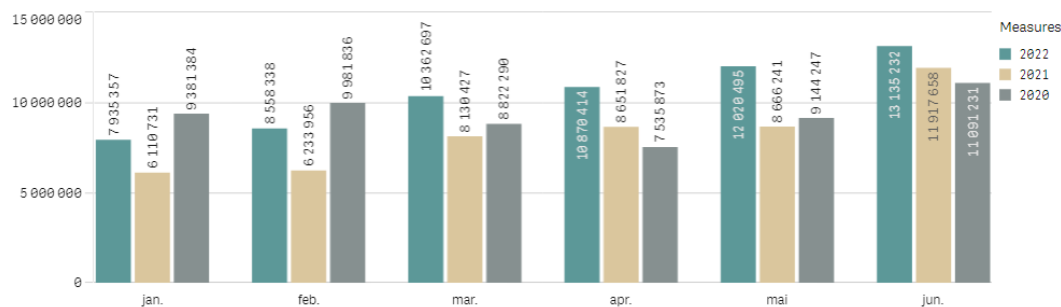
Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 54,7 mill. kr. Det er 14,6 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 769 443. Det er om lag 16% høgare enn i same periode i 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjever	Innkrevingsperiode
E18 Tvedestrand - Arendal	Prop. 86 S (2015-2016)	Nye veier	2019 – 2034.

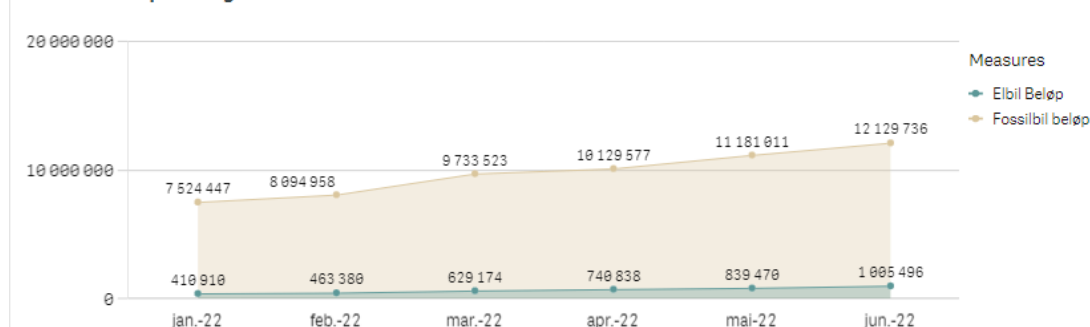
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



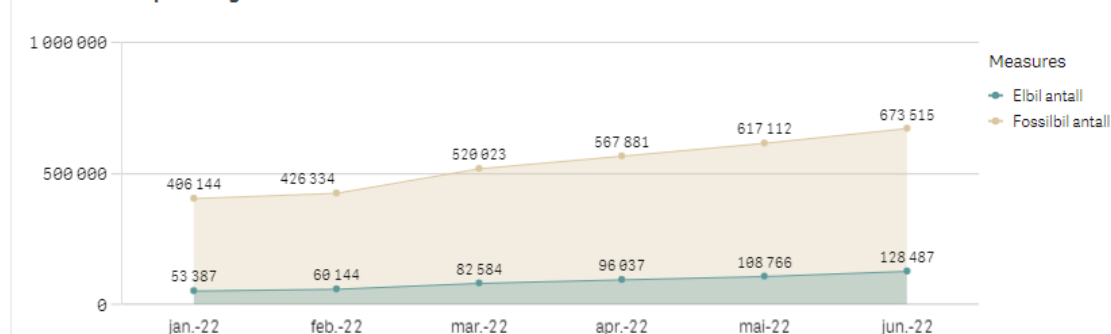
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 20 665. Det er 2909 lågare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 16,8 kr. Det er 2,8 kr. lågare enn fastsett.

Passeringssinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i første halvår 2022 er 62,8 mill. kr. Det er 26,5 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 3 740 416. Det er om lag 24% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

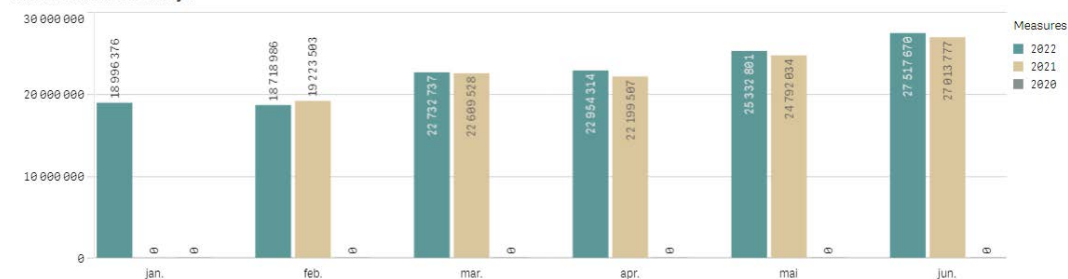
Andel elbilpasseringar er 16% i juni 2022. Det er 5% høgare enn i juni 2021.

Andel fritakspasseringar er 1% i juni 2022, det er same som juni 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 13 Ryfast	Prop. 109 S (2011–2012)	Statens vegvesen	2021 – 2041.

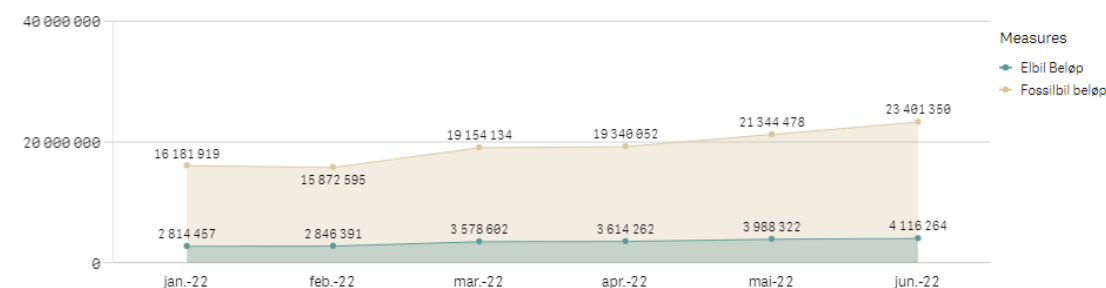
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



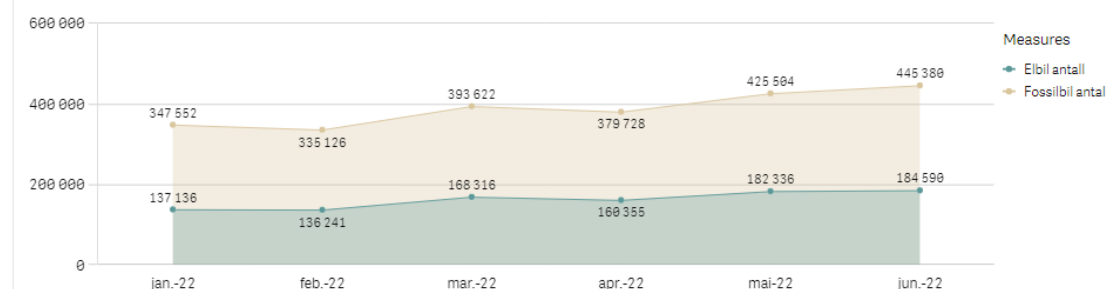
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 18 209. Det er 3414 lågare enn budsjettet.
Realisert snittakst i denne perioden er 41,3 kr. Det er 2,9 kr lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 136,2 mill. kr. Det er 17,6 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 3 295 888. Det er om lag 21% høgare enn i same periode i 2021. Innkrevjinga starta opp 1.februar 2021.

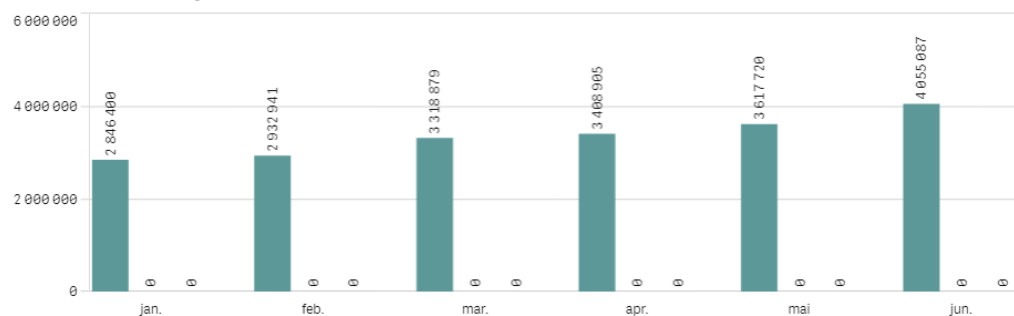
Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 29% i juni 2022. Det er 5% høgare enn i juni 2021. Andel fritakspasseringar er 23% i juni 2022, det er 1% lågare enn i juni 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Prop. 135 S (2016–2017)	Nye veier	2022 – 2037.

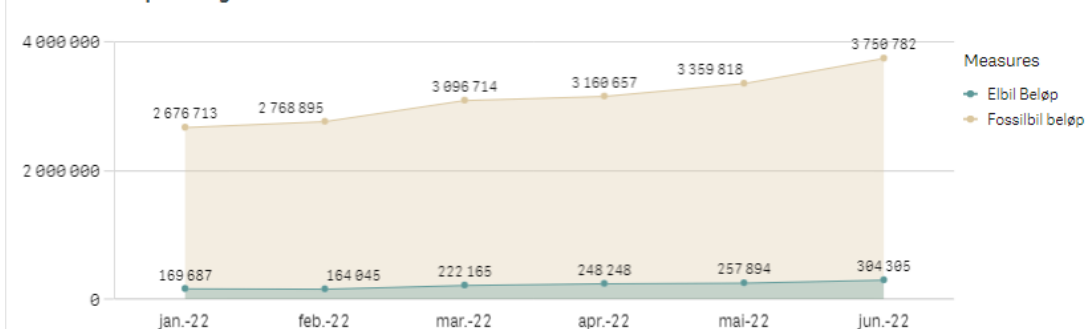
Passeringsinntekter første halvår 2022

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



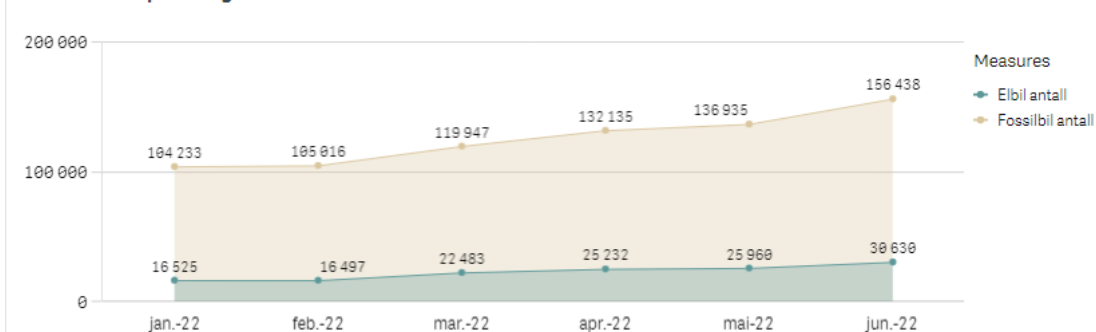
Passeringsinntekt første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar første halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i første halvår 2022 er 4928. Det er 2572 lågare enn budsjettetert. Realisert snittakst i denne perioden er 22,6 kr. Det er 5,6 kr. lågare enn fastsett.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i første halvår 2022 er 20 mill. kr.

Talet passeringar er 892 032.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 16% i juni 2022.

Andel fritakspasseringar er 1% i juni 2022.